

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

LE PACTE COLONIAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE LE 10 NOVEMBRE 1900, A 9 HEURES

Par M. JEAN NORMAND

Président..... M. LÉVEILLÉ, professeur.
Suffragants... { M. ESTOUBLON, professeur.
 { M. LESEUR, professeur.



PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, RUE SOUFFLOT, 13

1900

LE PACTE COLONIAL

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

LE PACTE COLONIAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE LE 10 NOVEMBRE 1900, A 9 HEURES

Par M. JEAN NORMAND

Avocat à la Cour d'Appel

Président..... M. LÉVEILLÉ, professeur.

Suffragants... { M. ESTOUBLON, professeur.
 { M. LESEUR, professeur.



PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

1900

Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

- ADAM SMITH. — *Richesse des Nations*. Livre IV, ch. vii.
- RICARDO. — *Principes de l'Économie politique et de l'Impôt*. Ch. xxv.
- DE CHAZELLES. — *Étude sur le système colonial*. 1 vol. 1860.
- PAUL LEROY-BEAULIEU. — *La colonisation chez les peuples modernes*. 4^e édition, 1 vol., 1891.
- SCHÉRER. — *Histoire du commerce de toutes les nations*. 2 vol. 1856.
- MÉRIVALE. — *Lectures on colonization and colonies*. 2 vol. 1841.
- LÉON SAY et CHAILLEY-BERT. — *Nouveau dictionnaire d'Économie politique*, article *Système colonial*.
- ISAAC. — *Note dans le Journal officiel*. Doc. parl. Sénat, sess. ord., 1888, p. 43 et s.
- PIGEONNEAU. — *Histoire du commerce de la France*. 2 vol., 1889.
- La Politique coloniale de Colbert*, Annales de l'École libre des sciences politiques, 1886, p. 487 à 509.
- LÉON DESCHAMPS. — *Histoire de la Question coloniale*. 1 vol. 1892.
- BONNASSIEUX. — *Les grandes compagnies de commerce*. 1 vol. 1892.
- PAULIAT. — *La Politique coloniale de l'Ancien régime*. 1 vol. 1887.
- HEEREN. — *Manuel historique du système politique des États d'Europe et de leurs colonies, depuis la découverte des deux Indes*. 1 vol. 1823.
- ROSSI. — *Cours d'Économie politique*. 4^e édition, 4 vol., 1865, tome II, lectures xiv, xv et xvi.
- SEELEY. — *L'expansion de l'Angleterre*. 1 vol., 1885, première série, lecture iv.

- TH. ROGERS. — *Interprétation économique de l'histoire*. 1 vol., 1892, ch. xv.
- THOMSON. — *Rapport à la Chambre des députés*, « Journal officiel », doc. parl., sess. ord. 1891, p. 877 à 884.
- TRARIEUX. — *Rapport au Sénat*, « Journal officiel », doc. parl., sess. extr., 1891, p. 582.
- PIERRE CLÉMENT. — *Histoire de Colbert et de son administration*. Nouvelle édition, 2 vol., 1874.
- GIRAULT. — *Précis de colonisation et de législation coloniale*. 1 vol., 1895.
- GRANDE ENCYCLOPÉDIE. — Article *Colonisation*.
- DISLÈRE. — *Traité de Législation coloniale*. 4 vol., 1885-1888.
- CAILLET. — *De l'Administration en France sous le ministère de Richelieu*, 2 vol., 1860.
-

INTRODUCTION

Origines historiques du Pacte colonial.

Les économistes se demandent parfois si les doctrines ne résultent pas naturellement des circonstances de temps et de lieu, de telle sorte que chaque époque voie surgir les théories qui lui conviennent le plus parfaitement et que la recherche de la vérité universelle et constante soit un problème irréalisable. La réponse est ardue ; mais si l'on envisage l'influence du milieu contemporain sur la politique des gouvernements, est-il douteux que cette influence soit réelle et décisive ? Or, au moment même où la découverte de l'Amérique et les exploits des conquistadors imprimaient à l'expansion du vieux monde un essor inattendu, l'économie des grands États européens présentait certains caractères, une idée particulière de la richesse nationale s'était formée, dont l'empreinte allait marquer profondément le régime des colonies nouvelles.

Le temps n'était plus de cette civilisation féodale, où la vie des sociétés durant plusieurs siècles avait reposé sur l'économie naturelle. Le Moyen-Age, en effet, cristallisé dans une vie locale et en quelque sorte cellulaire, ne connut de l'argent que des usa-

ges fort restreints : le troc, si exceptionnel de nos jours, se présentait alors comme le mode normal des échanges ; les diverses branches de l'outillage national étaient constituées et entretenues, dans l'intérieur de chaque seigneurie, au moyen de péages et de corvées ; la terre, la grande richesse de l'époque, était l'objet de concessions payées par de modestes redevances.

Au début du xvi^e siècle, la situation économique est toute différente. Sous l'influence de causes diverses, qui agissent alors avec une pressante acuité, l'économie monétaire s'est substituée à l'économie naturelle ; l'argent, le métal précieux, prend alors une importance extraordinaire, et l'opinion publique l'enveloppe d'un si haut prestige qu'elle finit par y voir le bien le plus désirable pour un Etat, la grande richesse, la richesse même.

Pour comprendre comment une pareille idée put naître et s'imposer à l'esprit des contemporains, il faut jeter un regard en arrière et montrer que le développement de la puissance royale et les progrès du trafic et de l'industrie y conduisirent comme à une conséquence naturelle.

En France, en Angleterre, en Espagne, une longue suite de rois s'est appliquée, avec une persévérance que rien ne décourage, à la démolition de l'édifice féodal ; pièce à pièce, ils l'ont réduit en ruine ; pas à pas, ils ont étendu les limites de leur pouvoir. A

l'éparpillement de la puissance politique succède une centralisation chaque jour grandissante, la notion d'État apparaît, il se forme des unités nationales qui prennent conscience d'elles-mêmes. La carte de l'Europe se dessine telle qu'elle restera désormais : la France est entrée en possession de ses frontières naturelles par l'acquisition du Dauphiné sous Louis XI et de la Bretagne sous Louis XII ; tout au plus les règnes postérieurs l'agrandiront-ils de deux provinces, l'Alsace et la Lorraine. En 1469, le mariage de Ferdinand d'Aragon avec Isabelle de Castille donne naissance au royaume d'Espagne. Le Portugal est indépendant depuis 1139 et la royauté s'y est rapidement affermie aux dépens de l'aristocratie et des Cortès. L'Angleterre, maîtresse du pays de Galles, attendra de longues années encore avant de poser la main sur ses deux voisines, l'Ecosse et l'Irlande, mais elle forme déjà, en ses limites relativement étroites, un royaume puissant et unifié.

Cette évolution vers l'unité nationale, cet affermissement continu du pouvoir des rois, ne furent pas sans exiger d'importants sacrifices pécuniaires. Désormais, l'impôt ne peut plus être une ressource exceptionnelle, destinée à la défense du sol ou à l'entreprise d'une croisade lointaine ; il devient aussi indispensable au soutien des États que la nourriture quotidienne à l'entretien de la vie des hommes. Ce n'est plus en s'armant pour son seigneur, en lui

donnant tous les ans quelques jours de corvée, en supportant de nombreux péages, que le peuple d'aujourd'hui acquitte son tribut envers la puissance souveraine ; le fidèle sujet du roi devient contribuable, il se sacrifie pour la cause commune, non plus en payant de ses bras et de son sang, mais en entretenant le trésor royal par le paiement de l'impôt.

Une grande quantité de numéraire est ainsi annuellement enlevée aux mains du peuple ; il vient de naître une nouvelle utilité de l'argent et elle grandit sans cesse. Elle s'accroît encore en considération du fait suivant : ces sommes si importantes jetées dans le trésor royal seront en majeure partie reversées sur le peuple, mais toutes ne le seront pas ; certaines seront immobilisées. En effet, les rois prirent l'habitude de constituer un trésor, afin de parer à toutes les surprises de la guerre, et quand leur prodigalité n'empêchait pas la constitution de cette prudente réserve, il se trouvait qu'une somme considérable de numéraire était ôtée de la circulation, et le reste en prenait une valeur plus grande.

Ce ne sont pas seulement ces causes politiques qui contribuaient à relever si fort la valeur de l'argent, une transformation non moins radicale que la précédente s'était opérée dans les conditions de la vie économique. Depuis le Moyen-Age, le champ du commerce s'était singulièrement élargi ; des rapports

d'échange unissent les points les plus éloignés du territoire ; une division du travail nationale s'établit ; les soieries de Tours, les draperies de Troyes, les toiles de Normandie et de Bretagne peuvent alimenter toute la consommation française. Bien plus, le commerce intérieur ne suffit plus à l'activité de certains peuples qui étendent leurs débouchés au delà des frontières ; les bijoux et la verroterie de Venise se répandent sur tous les marchés de l'Europe, ainsi que les soieries de Florence et les fins tissus de laine des villes néerlandaises et allemandes. Enfin, les croisades avaient implanté l'influence occidentale dans les régions asiatiques, et il s'en suivit un commerce si actif qu'il permit à Jacques Cœur de réaliser sa prodigieuse fortune et fit de la République de Venise un Etat plus riche que les grands royaumes.

Une pareille extension de la surface des échanges, un tel gonflement de leur volume a rendu le troc désormais impossible ; le numéraire s'affirme comme l'aliment indispensable des opérations commerciales. Or, au moment de la découverte de l'Amérique, le stock monétaire ne dépassait pas, en Europe, une valeur de 800 millions, la même quantité qui existait sous le règne de Charlemagne. Et rien ne venait remédier à la difficulté de cette situation, ni la rapidité de la circulation, ni le développement du crédit. Le transport de grosses sommes d'argent était alors

une opération pleine de dangers ; aussi, les négociants avaient-ils coutume de réaliser leurs approvisionnements à certaines époques fixes de l'année, en de grandes foires dont le souvenir est resté célèbre, à Beaucaire et à Lyon, à Francfort et à Leipzig, à Sinigaglia, à Nijni-Novgorod ; ils s'y rendaient en caravanes nombreuses, en état de se défendre, et sur la sécurité desquelles les rois prenaient soin de veiller. En ce qui concerne le crédit, la lettre de change avait été imaginée dans le courant du ^{xiii}^e siècle, mais c'est seulement au ^{xvii}^e siècle que l'on prit l'habitude d'y insérer la clause à ordre et qu'un grand nombre de dettes purent être libérées par un seul paiement.

Qu'une semblable situation dût avoir une influence considérable sur le régime des colonies nouvellement découvertes, c'est là une vérité qui apparaît d'elle-même. A la fin du ^{xv}^e siècle, l'impôt, les trésors de guerre, les besoins du commerce, tout demande du numéraire, et la nation la plus riche est celle qui en possède davantage. Or, il se trouva justement que les premières contrées où abordèrent les navigateurs, cachaient, enfouies dans leur sol, d'énormes richesses minières ; ainsi en fut-il du Mexique, que le voyage de Christophe Colomb acquit à l'Espagne, et de même du Brésil, où Cabral fit flotter le drapeau du roi de Portugal. « Lorsque Christophe Colomb revint en Europe et qu'il fut

présenté en grande pompe à la cour de Castille, ce qui frappa le plus agréablement ses illustres hôtes, dit Blanqui, ce fut une collection de lames d'or, de bracelets d'or, de morceaux d'or mêlés à quelques balles de coton qu'il apportait avec lui des pays nouvellement découverts. Fernand Cortez et Pizarre ne cherchèrent pas autre chose dans leurs audacieuses expéditions au Mexique et au Pérou, et l'on sait quelle fut leur surprise et leur joie à la vue des trésors qu'ils allaient conquérir. C'est l'amour de l'or qui a conduit ces courageux flibustiers aux extrémités du monde et qui leur a fait surmonter les plus formidables obstacles. Partout où ils mettaient le pied, ils demandaient des nouvelles de l'or, et ils se rembarquaient lorsqu'il n'y en avait pas à ravir¹. »

Avec quelle ardente cupidité les rois d'Espagne et de Portugal allaient se jeter sur ces régions merveilleuses, productrices du précieux métal dont l'Europe était si indigente ; avec quel exclusivisme jaloux ils allaient se réserver la jouissance de ces trésors inestimables dont la fortune venait de les combler. Désormais, se disent-ils, nous sommes les princes les plus puissants de la terre, car aucun de nos rivaux ne pourra entretenir d'aussi fortes armées, ni soutenir de guerres aussi longues ; nul peuple ne sera aussi riche que le nôtre, car aucun ne possédera en telle abondance l'or et l'argent, qui achètent tous

¹ Blanqui, *Histoire de l'Economie politique*, p. 210.

les autres biens. Un instant, on put croire que ces orgueilleuses espérances se réaliseraient. On vit Charles-Quint réunir sous sa domination le plus vaste empire que l'Europe ait connu depuis Charlemagne ; on vit le Portugal, malgré les proportions exiguës de son territoire, devenir une puissance politique de premier ordre.

Les autres nations, contemplatrices jalouses d'une si haute prospérité, se demandaient si leur mauvaise fortune ne les condamnait pas à une infériorité irrémédiable. De quelle manière attirer chez soi l'or et l'argent du Portugal et de l'Espagne ? c'est le problème de l'époque, et les plus habiles esprits, politiques et économistes, s'efforcent de trouver une réponse. Il faut attendre jusqu'au début du xvii^e siècle pour rencontrer sur ce point une systématisation bien nette des idées. En 1613, l'Italien Antonio Serra fait paraître un ouvrage avec ce titre : *Bref traité des causes qui peuvent faire abonder l'or et l'argent dans les royaumes dépourvus de mines* ¹. Le problème est nettement posé ; examinons comment l'auteur le résout. Ces causes, d'après Serra, se subdivisent en deux groupes : les artificielles propres, qu'il n'est pas possible de créer, ce sont l'excédent naturel des produits de la terre sur les besoins de la consommation indigène et une position géographique favo-

¹ *Breve trattato delle cause che possono fare abbondare li regno d'oro e d'argenteo dore non sono miniere.*

nable au commerce ; d'autre part, les artificielles communes, que l'on peut chercher à réaliser, ce sont le nombre des manufactures, la qualité de la population, le grand trafic et l'aide du gouvernement¹. L'idée nouvelle a germé : la plus sûre garantie de l'enrichissement d'un État réside dans le développement de ses manufactures et de son commerce, développement auquel ne doivent rester étrangères ni l'initiative des particuliers, ni la sollicitude des gouvernements.

Ainsi naquit le système mercantile des besoins de l'économie contemporaine, et le règne en devint universel dès qu'il sortit du cerveau des penseurs. Ardemment et rigoureusement, les nations mirent tous leurs efforts à faire affluer chez elles l'or et l'argent de l'étranger, elles s'armèrent de la plus étroite réglementation du commerce international. Vendre plus qu'elles n'achètent est la règle suprême de leur politique : on ne demandera à l'étranger que les matières premières indispensables sur lesquelles s'exerce l'industrie nationale, et on lui cédera le moins possible celles que le sol produit ; mais en revanche, on cherchera par des tarifs habilement disposés à lui vendre le plus possible de produits manufacturés chez soi sans importer aucun des produits manufacturés chez lui. Aurez-vous, à la fin de l'année, plus vendu qu'acheté, vous aurez plus d'argent, la ba-

¹ Cf. Espinas, *Histoire des doctrines économiques*, p. 143.

lance du commerce sera en votre faveur ; si vous avez plus acheté que vendu, votre richesse sera diminuée d'autant.

Quelle ne sera pas l'utilité des colonies dans une telle conception de la politique commerciale ? Même si la nature ne les doua pas des trésors miniers du Mexique et du Pérou, encore peuvent-elles contribuer de toute autre manière à l'enrichissement de la métropole. Il y a deux conditions à la balance favorable : le bas prix de la matière première et l'amplitude des débouchés. Eh bien, par suite de la différence de leur climat, les colonies fournissent justement à la métropole les plus précieuses des matières premières, celles que les terres d'Europe ne sauraient produire ; l'éloignement et la nouveauté de ces productions coloniales, au début du ^{xvii}^e siècle, n'ont pas permis de les faire entrer dans la consommation courante, ce sont des marchandises de haut luxe, et le pays qui aura le monopole de leur manufacture pourra réaliser de très gros bénéfices. D'autre part, quand elles auront grandi et fait leurs premiers pas dans la civilisation, les colonies pourront enrichir la métropole de leur or, elles deviendront les meilleures clientes de l'industrie nationale, si l'on a soin de leur interdire tout achat de fabrications étrangères, et elles contribueront pour leur part au développement des exportations métropolitaines.

Aussi peut-on dire avec Storch que c'est le système mercantile « qui a présidé à la formation des colonies, dans le but de donner à la métropole la jouissance exclusive de leur commerce et de les contraindre à s'adresser uniquement aux marchés de la métropole¹ ».

En dehors de toute influence des idées mercantiles, indépendamment de toute recherche de la suprématie politique, l'Europe trouvait une raison nouvelle à l'exploitation de ses colonies dans le besoin de plus en plus général qu'elle ressentait des productions exotiques. Au contact des brillantes civilisations italiennes, la vie des cours et des grands seigneurs s'était singulièrement affinée : ce n'est plus seulement comme métal précieux, comme le bien qui achète tous les autres, que les hommes de la Renaissance désirent la possession de l'or et de l'argent, c'était aussi comme la riche et artistique matière où s'incrustent les imaginations de l'orfèvre ; et quand ils recherchent avec tant d'ardeur les productions coloniales, ils y voient non seulement l'instrument d'une balance favorable, mais la source de jouissances délicates et subtiles, dont ne peut plus se passer le goût aiguisé des générations nouvelles. C'est l'apparition du luxe dans la société

¹ Cf. *Dictionnaire de l'Economie politique*, de Coquelin et Guillaumin, article SYSTÈME MERCANTILE. Cp. Adam Smith, *Richesse des Nations*, édition G. Garnier, tome II, p. 31.

moderne. « Désormais, la vie dure et grossière du donjon féodal était laissée aux gentilshommes campagnards, aux pauvres bannerets. Les rois, les princes, les grands seigneurs, leurs vassaux, leurs courtisans, ainsi que les familles des grands banquiers, des grands commerçants, des grands manufacturiers, les chefs des villes libres, des corporations puissantes, les dignitaires de l'Eglise, voulaient à tout prix les perles, les pierreries, les métaux précieux, les étoffes, les parfums de l'Orient¹. »

Pour une demande aussi considérablement élargie, l'offre allait devenir bien étroite, qui dérivait uniquement des marchés des villes italiennes et des bazars fastueux de l'Espagne mauresque. Encore cette dernière source pouvait-elle à tout moment se tarir, tant la lutte de l'Evangile avec le Coran devenait de plus en plus acharnée, tant elle menaçait de rejeter bientôt les Arabes sur la terre d'Afrique, d'où ils avaient fait irruption au cours de la période troublée du Moyen-Age. Aussi avec quelles espérances merveilleuses les peuples de l'ancien monde accueillirent la nouvelle de la découverte de l'Amérique et de l'heureuse réussite des expéditions portugaises dans l'Inde. Leur imagination, déjà exaltée par les récits des croisés, des missionnaires et de quelques voyageurs, se laissa aller aux plus étonnantes chimères; elle se représenta les contrées

¹ Rossi, *Cours d'Economie politique*, tome II, p. 327.

nouvelles comme un dépôt inépuisable de richesses, comme un immense trésor qui n'attendait qu'un maître; elle bâtit de toutes pièces un Eldorado fantastique, où les palais innombrables et le sol lui-même étaient d'or, d'argent et de pierreries¹. L'on eût dit qu'une ère nouvelle allait commencer, où la vie des hommes serait aussi douce et aussi heureuse qu'avait été morose et troublée l'existence de la société du Moyen-Age.

Un semblable état des esprits conduisit tout naturellement à l'établissement d'un monopole rigoureux et jaloux. Chaque nation voulut posséder son Eldorado, et le posséder pour elle seule; chaque nation prétendit assurer sa jouissance exclusive des denrées qui couvraient les terres où avaient abordé ses explorateurs. Ce fut là une puissante raison accessoire de l'établissement du pacte colonial; mais la raison capitale et impérieuse demeure celle que nous avons d'abord exposée, c'est-à-dire l'influence des théories mercantiles.

Par l'effet de cette double cause, les nations européennes étendirent la main sur les territoires que la libre initiative de leurs sujets avaient découverts et conquis. Elles ne purent pas s'élever à la conception moderne de la colonisation, qui voit dans les colonies un prolongement de la métropole, un vaste champ ouvert à l'émigration; au xvi^e siècle, les mé-

¹ Cf. Ad. Smith, *op. cit.*, tome II, p. 172.

tropes étaient loin d'offrir une population pléthorique et elle ne virent pas autre chose dans les colonies qu'un objet facile d'exploitation lucrative¹. Elles les assujettirent avec toute la rigueur que pouvait comporter l'exercice sans frein de l'absolutisme monarchique, chez des sociétés jeunes où n'avaient encore eu le temps de se dresser en face du pouvoir royal ni des privilèges traditionnels, ni les droits séculaires de la noblesse et du clergé.

Au point de vue économique, le résultat de cet absolutisme fut le pacte colonial.

¹ Cf. Seeley, *L'Expansion de l'Angleterre*, p. 78.

PREMIÈRE PARTIE

EXPOSÉ THÉORIQUE DU SYSTÈME.

CHAPITRE PREMIER. — Les cinq règles du Pacte colonial.

Le pacte colonial ne fut pas un pacte.

En effet, on ne trouve là ni cette égalité des parties, ni cette pleine liberté du consentement qui caractérisent les véritables contrats. La métropole se présente avec tout le prestige de la conquête et d'une civilisation vieille de plusieurs siècles ; les colonies sont des populations vaincues, à moitié décimées par l'invasion des Européens et retenues encore sous l'enveloppe grossière des mœurs primitives. L'idée de traiter d'égal à égal avec des hommes d'une autre race, d'une autre langue, et qu'on regardait comme des infidèles avec lesquels on n'avait rien de commun, pas même la couleur, cette idée ne peut pas venir aux fiers contemporains de Charles-Quint et de Louis XIV. Le plus souvent, il est vrai, les habitants des colonies ne sont ni des sauvages ni des étrangers, mais des fils mêmes de la race métropolitaine ; néanmoins, la conception mercantile demeure

inflexible et subordonne tous leurs droits à l'intérêt de la métropole ; en vérité, l'on dirait que par le fait de leur expatriation, ils subissent une sorte de *capitis deminutio*, qui les dépouille des libertés les plus naturelles à leurs frères d'Europe.

Aussi les colonies ne furent même pas consultées ; la métropole parla en maîtresse et se fit obéir. Mais si elle entendit demeurer seul juge du traitement applicable aux colonies, elle ne fut ni assez tyrannique, ni assez inhabile pour ne pas leur accorder la réciprocité de certains avantages. « Comme, à l'honneur du genre humain, dit M. Paul Leroy-Beaulieu, si égoïste que soit un peuple, il ne commet guère d'injustice sans la pallier par une compensation au moins apparente, en échange des privilèges que les mères-patries prenaient de vive force dans leurs rapports avec les colonies, elles ont consenti au profit de celles-ci à se charger également de chaînes et à s'imposer de réels et importants sacrifices¹. » Ce qu'il importe de remarquer, c'est que cette concession fut de la part des métropoles une pure libéralité ; aussi n'est-ce pas sans raison que certains écrivains préfèrent la dénomination de système colonial, qui à l'avantage de ne comporter aucune apparence contractuelle.

Par le fait de ces stipulations réciproques, la mé-

¹ Cf. Paul Leroy-Beaulieu, *Colonisation chez les peuples modernes*, 4^e édition, p. 717.

tropole et ses colonies ne forment plus qu'un même système économique contre l'étranger. Les théories mercantiles enseignent que la prospérité d'une nation ne peut s'établir qu'aux dépens de la prospérité des nations rivales ; l'étranger, voilà l'ennemi ; arracher son or sans lui livrer le nôtre, tel est désormais le but suprême de la politique, telle est l'œuvre à laquelle les colonies seront obligées de participer dans un commun effort avec la métropole. Le pacte colonial ne fut pas un pacte, mais une alliance forcée.

Ce système de lutte aboutit à l'établissement des cinq règles suivantes : 1^o Toutes les productions coloniales seront exportées vers la seule métropole ; 2^o Les colonies ne pourront acheter leurs articles de fabrication que dans la seule métropole ; 3^o Les colonies ne pourront pas avoir de manufactures ; 4^o La métropole ne demandera de denrées coloniales qu'à ses seules possessions ; 5^o Enfin, la marine métropolitaine aura le privilège des transports entre les colonies et la métropole, ainsi que de l'intercourse coloniale. Il est facile de voir par l'énumération de ces cinq règles que la quatrième pour le moins fut prise dans une intention favorable aux colonies, investies par elle d'un monopole d'ailleurs bien chèrement acheté par un quadruple asservissement à la mère patrie.

L'une après l'autre, nous examinerons ces règles diverses dans leur formule essentielle et dans les mesures qui assurèrent leur application.

En premier lieu, c'est seulement vers la métropole que les productions coloniales pourront être exportées. L'or, l'argent, les épices, les pelleteries, le coton, les bois d'ébénisterie, toutes ces richesses jetées à profusion par un sol encore vierge, n'auront d'autre débouché que le marché métropolitain, où l'on attend d'elles une double utilité ; elles iront assurer la suprématie de l'industrie nationale, pourvue par elles de matières premières ignorées des pays voisins ou qu'ils ne possèdent pas en si haute abondance ; elles serviront à fabriquer des marchandises précieuses et rares, que l'on s'arrachera sur les marchés de l'étranger et dont le commerce fera affluer dans la métropole le métal précieux, suprême source de la puissance des nations ; souvent même, c'est à l'état brut que les productions coloniales seront exportées dans les pays moins favorisés par l'heureuse fortune des découvertes ou de la conquête ; mais cette cession n'aura lieu qu'au prix le plus élevé, et ce nouveau commerce contribuera, ainsi que le premier, au plus haut enrichissement de la métropole. D'autre part, la diffusion dans la froide Europe de ces productions des terres ensoleillées agrémentera d'un charme inconnu la vie des classes aristocratiques, elle donnera chaque jour une satisfaction nouvelle à l'infinie multiplication des besoins, et bientôt elle ornera les simples existences bourgeoises d'un luxe et d'un confortable ignorés jadis de Charlemagne et de Saint-Louis.

Si tels sont les besoins de la métropole, il apparaît avec évidence que, pour elle, une colonie n'apportera de véritable utilité qu'autant qu'elle pourra lui offrir une production complémentaire de la production européenne ; bien loin d'être utile, elle deviendrait une redoutable concurrente si la douceur d'un climat tempéré lui permettait de produire le blé de nos plaines et les arbres de nos forêts ; alors, il n'y aura pas d'oppression trop tyrannique, ni d'entrave trop puissante pour arrêter le développement de cette colonie funeste. Arrive-t-il que la fertilité de son sol et l'intelligente application de la main-d'œuvre jette sur les quais de nos ports une quantité de produits coloniaux supérieure aux exigences de la consommation métropolitaine et du commerce étranger, en telle occurrence les gouvernements ne craindront pas d'en venir aux mesures extrêmes ; le superflu de la production sera détruit par le feu, ou, tout au moins, l'on arrêtera, par des prohibitions formelles, le développement de la mise en culture. C'est qu'il ne faut pas que l'engorgement des colonies les incite à chercher ailleurs qu'en la métropole un débouché pour leur production surabondante.

La seconde règle du pacte colonial défend aux colonies toute importation d'articles de fabrication étrangère. Aussi vieille que la précédente, cette restriction allait durer plus longtemps encore ; fait qui

ne saurait surprendre, si l'on n'oublie pas que la politique commerciale de l'Europe était alors universellement dominée par les principes mercantiles. Acharnée à la poursuite d'une balance favorable, chaque nation s'était imbue du chimérique espoir de n'acheter à ses voisines que les matières premières utiles à son industrie, et de verser chez elles, aussi largement que possible, les produits de sa fabrication. De la sorte, les intérêts des nations diverses s'opposaient entre eux, et l'une ne pouvait s'enrichir que par l'appauvrissement de l'autre. Ce fut alors une véritable lutte pour la vie ; les prohibitions engendrèrent les prohibitions ; ce ne furent plus que barrières entre états au sujet de l'importation des objets fabriqués, et comme chacun se défendait avec la dernière énergie, les efforts de l'un parvenaient à annihiler les efforts de l'autre.

Mais, dans son commerce avec les colonies, la métropole n'avait plus affaire à des nations souveraines, libres d'agir au gré de leurs intérêts et d'opposer à sa politique prohibitive une politique semblable. Ici, la métropole a devant elle une esclave soumise, hors d'état de se défendre : elle ordonne. Aussi ne manque-t-elle pas de profiter d'une situation si favorable pour s'assurer autoritairement le bénéfice d'un commerce actif avec ses colonies. Telles furent les dispositions qui engendrèrent la seconde règle du pacte colonial, c'est-à-dire l'obliga-

tion pour les colonies de s'approvisionner d'objets fabriqués exclusivement chez la métropole.

Il faut lire à ce sujet les « instructions » adressées par le roi de France, le 25 janvier 1765, aux gouverneur et intendant de la Martinique, instructions dont le principal inspirateur avait été, dit-on, un colon de cette île. Il s'y trouve notamment les passages suivants, qui expriment parfaitement la règle que nous étudions. « Les colonies fondées par les diverses puissances de l'Europe ont toutes été établies pour l'utilité de leur métropole... Telle est, en effet, la véritable utilité des colonies : elles n'ont dû être instituées que pour opérer la consommation et le débouché des produits de la métropole, parce que la mesure de la consommation est la mesure du travail, puisque la mesure du travail est celle de la population et de la richesse, et que la richesse d'un État n'est que le résultat du nombre et de la richesse de ses habitants... Elles doivent être tenues dans le plus grand état de richesse possible et sous la loi de la plus austère prohibition, en faveur de la métropole. Sans l'opulence, elles n'atteindront point à la fin ; sans la prohibition, ce serait encore pis : elles manqueraient également leur destination, et ce serait au profit des nations rivales ¹. »

Certes, tant qu'une colonie est encore dans l'enfance, tant qu'une large immigration de la métropole

¹ Cf. Isaac, *J. Off.*, Doc. parl., Sénat, sess. ord., 1888, p. 43.

ne l'a pas couverte d'habitants, l'on ne peut guère espérer d'elle qu'un commerce passif ; elle est, en effet, bien plus capable de vendre que d'acheter. Mais, peu à peu, l'exportation de ses produits en Europe augmente sa prospérité ; des troupes nombreuses d'Européens, fuyant les persécutions ou simplement guidés par l'esprit d'aventure, viennent y chercher fortune, et ainsi sont jetés en ces terres prolifiques les germes d'une population rapidement progressive. C'est alors que la colonie peut être initiée à la civilisation de ces vieux pays d'où sortirent ses fondateurs, c'est alors que ses besoins s'affinent et se multiplient et qu'elle est susceptible d'ouvrir un débouché de premier ordre à l'industrie métropolitaine. Et, comme disent les « instructions » citées à l'instant, plus la colonie sera riche et plus grande sera son utilité, plus elle exportera vers la métropole et plus elle sera capable de lui acheter.

La même pensée présida à l'établissement de la troisième règle du pacte colonial. Dans son désir d'accroître les débouchés de son industrie, il ne suffit plus à la métropole de défendre ses manufactures contre la concurrence étrangère, elle voulut encore les protéger contre la concurrence même des colonies. Cette règle est sans doute l'application la plus rigoureuse qu'ait jamais connue le système mercantile. La plupart des productions coloniales sont des matières premières, elles sont aisément transfor-

mables et peuvent donner lieu à l'établissement de manufactures sur les lieux mêmes où on les recueille. Il importe peu : les colonies ne sont pas autre chose que des débouchés et rien de ce qui peut atténuer ce caractère primordial ne doit être admis ; suivant le mot de lord Chatham, les colonies ne pourront rien manufacturer, pas mêmes un clou ou un fer à cheval.

Des règles aussi oppressives seraient bien vite devenues tout à fait insupportables si la métropole n'avait eu soin d'accorder à ses colonies une compensation au moins relative. Ce fut l'objet de la quatrième règle du pacte, d'après laquelle la métropole s'engageait à ne pas importer de denrées coloniales, soit de contrées soit de colonies étrangères. Cette règle était d'ailleurs une application nouvelle, et non moins logique que les précédentes, des tendances de la théorie mercantile : il faut éviter toute opération susceptible de favoriser l'étranger ; or, si on lui achète des productions coloniales, on participe à l'établissement de son commerce actif, et la métropole aime mieux se priver d'une transaction avantageuse plutôt que de contribuer à l'enrichissement des nations rivales. De telle sorte que la métropole, alors même qu'elle paraissait faire une libéralité, travaillait encore à la satisfaction de ses propres intérêts. Et puis, la règle offrait-elle une compensation véritable ? Pas tout à fait, car tandis que la mé-

tropole importait ses marchandises aux colonies avec une entière franchise, elle se réserva pour elle-même le droit de taxer les productions coloniales à leur entrée dans ses ports, et il en résulta pour le budget des finances une source de revenu d'autant plus notable que le goût des denrées coloniales pénétrait plus avant dans les diverses classes de la société.

La dernière règle est celle qui prohibe le transport des marchandises en destination ou en provenance des colonies autrement que sur les vaisseaux de la métropole. Cette règle puise son utilité à la même source que les précédentes, c'est-à-dire dans les principes du système mercantile. En effet, ce monopole de transport sera pour la métropole la source d'importants bénéfices ; aussi bien que la vente et l'achat de marchandises, il lui permettra d'obtenir une balance favorable et d'accroître l'abondance de son stock de métal précieux. D'autre part, jamais plus vivement qu'au ^{xvi}^e et au ^{xvii}^e siècle, les États ne sentirent combien l'existence d'une forte marine importait à leur grandeur : ce ne fut pas seulement sur les champs de bataille d'Europe que se déroulèrent les sanglantes rivalités des rois, ce fut aussi dans les océans lointains de l'autre hémisphère, dans les parages des Indes orientales et occidentales. Dès lors, un pays ne pouvait songer à la suprématie politique, s'il n'apportait pas au service de ses prétentions le secours de flottes redoutables, c'est-à-dire

de vaisseaux solides et bien armés, montés par des hommes rompus à tous les dangers de la navigation. Or, quel meilleur apprentissage de la guerre maritime que ces longs voyages d'Europe aux colonies, où le matelot devait chaque jour payer de courage et braver la mort, dans sa lutte avec les flots, les pirates et les étrangers. Grande fut donc la sollicitude des nations européennes pour leur marine; elles lui accordèrent un monopole, qui était d'ailleurs le couronnement logique et inévitable du pacte colonial : les autres règles du système étant admises, celle-ci devait suivre naturellement comme garantie de leur exécution; car n'eût-ce pas été ouvrir les portes toutes larges à la contrebande que de permettre aux bâtiments étrangers de se livrer à l'intercourse coloniale et au trafic entre les colonies et la métropole?

Les cinq règles du pacte colonial étaient toutes dirigées vers ce but unique : l'exclusion de l'étranger. Une police des mers aussi rigoureuse que possible assurait cette exclusion. En tous temps, des navires fortement armés croisaient dans les parages coloniaux; les navires marchands eux-mêmes se hérissaient de canons et poursuivaient sans répit les fraudeurs, auxquels était réservé le traitement des pirates. Les ingénieurs de la fin du xve siècle et ceux du xvie s'efforcèrent de concilier les qualités diverses qu'exigeait une telle destination de la ma-

rine : la vitesse, la solidité et les moyens de défense. Leurs recherches aboutirent à la création de trois types de navires, qui remplacèrent les nefes et les galères du Moyen-Age. Ce fut d'abord la carraque, véritable forteresse flottante, « avec sa structure massive, ses flancs arrondis, sa vaste cale, ses quatre ou cinq étages de ponts, ses énormes châteaux d'arrière et d'avant, sa puissante voilure qui peut à peine ébranler sa lourde masse ». Le galion essaya « d'emprunter à la galère ses formes élancées et sa rapidité, à la nef sa stabilité et ses dimensions plus imposantes ». Enfin, la caravelle, à la coque légère et aux larges voilures, fut « un navire de course, facile à manier, pouvant au besoin remonter les rivières, fait pour les expéditions hardies et pour les coups de main »¹.

Carraques, galions et caravelles exercèrent la plus étroite surveillance sur les mers qui baignaient les colonies; et quand un navire d'une puissance étrangère osait s'y aventurer, malheur à lui s'il n'était pas armé pour se défendre, car son équipage ne devait pas attendre d'autre traitement que la mort; si le navire était capable de résistance, alors s'engageait l'une de ces batailles acharnées, qui ont marqué d'une tache de sang l'histoire du pacte colonial. Les métropoles agirent avec tant de rigueur

¹ Cf. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, tome 2, p. 107.

dans le maintien de leur privilège, que le fait n'est pas sans exemple de navires jetés sur les rivages d'une colonie par les hasards d'une tempête, et dont l'équipage fut impitoyablement massacré.

Telles furent les cinq règles du pacte colonial dans leur primitive rigueur. Il s'agit maintenant d'examiner leur influence sur la prospérité de la métropole et des colonies.

CHAPITRE II. — Conséquences économiques du Pacte colonial.

Les conséquences économiques du pacte colonial peuvent être examinées à un double point de vue, en tant qu'elles influèrent sur la prospérité de la métropole et sur la prospérité des colonies.

1°. — SUR LA MÉTROPOLE.

Dès l'abord, il semble que les métropoles ne pouvaient retirer que des avantages d'un régime dont leur égoïsme avait mis tant de soin à combiner tous les rouages. On s' imagine difficilement que l'Europe ait, pendant deux siècles, enserré ses colonies dans un dur réseau de réglementations vexatoires, pour l'unique plaisir d'exercer une vaine tyrannie ou dans la recherche d'avantages entièrement illusoires.

Et certes, les denrées que l'on réservait au marché

métropolitain ou qui ne pouvaient être transportées chez les autres nations qu'après avoir touché le sol de la mère patrie, devaient revenir moins cher dans la métropole que partout ailleurs. Cette métropole était là en possession d'un très réel avantage. « Cependant, remarque Adam Smith ¹, on trouvera peut-être que cet avantage devrait plutôt passer pour ce que l'on peut appeler un avantage relatif que pour un avantage absolu, et que la supériorité qu'il donne au pays qui en jouit consiste moins à faire monter le produit et l'industrie de ce pays au-dessus de ce qu'ils seraient naturellement dans le cas où le commerce serait libre, qu'elle ne consiste à rabaisser l'industrie et le produit des autres pays au-dessous de ce qu'ils seraient sans cette restriction. »

Et le grand économiste nous montre que l'Angleterre, par le fait de son monopole sur les tabacs du Maryland et de la Virginie, se procurait cette marchandise à meilleur prix que la France qui l'achetait de l'Angleterre ; c'est ainsi qu'elle jouissait d'un avantage relatif. Mais si l'on avait rendu libre le commerce du Maryland et de la Virginie, la création de nouveaux débouchés aurait développé la production du tabac dans des proportions impossibles à calculer, elle aurait ramené les profits de la plantation « à leur niveau naturel avec ceux d'une

¹ Cf. Adam Smith, *Richesse des Nations*. Ed. G. Garnier, t. II, p. 215.

terre à blé », et, par une dernière conséquence, elle n'eût pas manqué de réduire le prix du tabac ; de la sorte, l'Angleterre eût payé moins cher son tabac qu'au cas de monopole, et c'eût été pour elle un avantage absolu. Mais comme la liberté dispense également ses faveurs à toutes les nations, la métropole aurait dû partager cet avantage absolu, elle ne pouvait l'acheter que par la perte de son avantage relatif. Voilà le grand point, voilà la raison qui explique pourquoi les nations européennes s'attachèrent au monopole avec cette persistance ; éclairant leur politique au foyer des doctrines mercantiles, elles pensèrent ne pouvoir fonder leur prospérité que sur la ruine de leurs rivales, et, suivant le mot d'Adam Smith, « dans la vue d'exécuter un projet de pure malice et de pure jalousie », elles aimèrent mieux se priver d'un avantage qui établirait toutes les nations sur le même niveau.

Trop heureuse encore sera la métropole si la faveur d'un climat privilégié permet à ses colonies de produire à meilleur marché que les colonies étrangères. Mais il peut arriver que telle île voisine donne un sucre et meilleur et moins cher que celui des colonies de la métropole, il peut arriver que sous un autre ciel les épices soient plus savoureuses et plus abondantes. C'est alors que s'évanouira lui-même l'avantage relatif dont nous parlions tout à l'heure. A quelles conséquences bizarres l'exclusivisme aura-

t-il entraîné la métropole : c'est pour obtenir le privilège dérisoire d'acheter à plus haut prix des marchandises inférieures qu'elle aura entretenu de puissantes escadres, envoyé au loin des légions de fonctionnaires, infligé aux colonies le poids d'un joug insupportable ! La première partie de ce siècle a vu ce phénomène étrange, qui semble contre nature, mais qu'explique la législation coloniale du temps, c'est que les contrées d'Europe qui n'avaient pas de colonies, achetaient des denrées coloniales à bien meilleur marché et de bien meilleure qualité, que la France et l'Angleterre qui possédaient de grandes colonies tropicales.

Dans quelle mesure alors le pacte colonial court-il à diminuer les jouissances de la métropole ? la chose n'est pas facile à déterminer ; mais il n'est pas douteux que l'abaissement du prix imprimerait un très large essor à la consommation des denrées d'un goût général et d'une utilité universelle. « Ceux qui n'ont pas vu de leurs propres yeux, dit Humboldt, quelle immense quantité de sucre est consommée dans l'Amérique espagnole, même parmi les familles les plus pauvres, seraient étonnés de trouver que la France ne réclame pas pour sa fourniture de sucre une quantité supérieure à trois ou quatre fois ce que consomme l'île de Cuba ¹. »

¹ Cité par Méricval, *Lectures on colonization and colonies*, t. I, p. 200.

Telles étaient pour la mère patrie les conséquences de la règle qui lui réservait le monopole de la production entière des colonies, tandis qu'elle-même s'obligeait à ne rien demander aux colonies étrangères. L'on objecte, il est vrai, que détruire cette règle, c'est briser le support même du pacte colonial : les produits se paient avec les produits ; or, si vous n'accordez pas aux colonies le privilège de vous vendre, elles ne seront plus en mesure de vous acheter et la métropole y perdra le bénéfice d'un commerce important. En réalité, la perte sera largement compensée, car les marchandises achetées par la métropole dans les colonies les moins chères lui ouvriront là un débouché pour son industrie, et tout se réduira simplement à un changement de direction du commerce. « Il ne faut pas oublier, remarque justement MÉRIVALE, que pour chaque client que l'Angleterre gagnait au Canada, elle en perdait un en Suède et en Russie, pour chaque client qu'elle gagnait à Demerara ou à la Jamaïque, elle en perdait un à Cuba, à Java et au Brésil. »

Quand les métropoles défendaient à leurs colonies de rien manufacturer, même un clou ou un fer à cheval, elles espéraient non seulement réserver aux nationaux le monopole des profits industriels, mais aussi encourager la marine en lui assurant des frets élevés par le transport des produits bruts. Dans ses *Principes de la science sociale*, CAREY a montré avec

beaucoup de force quel grand avantage offre la manufacture des matières premières sur le terrain même qui les a produites, et il va même jusqu'à poser en principe que les transports ne doivent jamais s'appliquer qu'aux fabrications. Nous serions entraînés trop loin si nous voulions démontrer que dans une multitude de cas, la manufacture sur place est impossible ou dépourvue d'avantages. Mais telle n'était pas la situation des colonies ; le plus souvent, elles auraient pu transformer leurs productions naturelles avec une grande économie ; les consommateurs de la métropole y eussent gagné, et la demande des fabrications coloniales se fût augmentée en raison de la baisse des prix, si bien qu'en définitive les armateurs de la métropole y eussent trouvé leur profit aussi bien que les consommateurs ; en effet, cette augmentation de la demande eût rendu les exportations des colonies plus considérables qu'auparavant ; d'un autre côté, les importations fussent aussi devenues supérieures à ce qu'elles étaient, car produisant davantage et tirant un meilleur parti de leurs produits, les colons eussent acheté davantage. Bref, sous ce régime libéral, le mouvement des échanges entre les colonies et la métropole eût été plus large qu'auparavant, et il y a tout lieu de croire que les armateurs eussent trouvé dans l'accroissement des échanges une compensation pour la différence entre le fret des produits bruts et le fret des produits élaborés¹.

¹ Cf. Paul Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 727.

Adam Smith¹ considère comme une vérité nullement douteuse que l'établissement du pacte colonial en Angleterre, éloignant de l'industrie une partie des capitaux anglais pour les consacrer au commerce colonial, produisit dans les autres branches de l'activité nationale une hausse générale et permanente des profits. Le capital anglais, investi de monopole, dut désormais suffire à tout le commerce des colonies, à leur approvisionnement, à l'achat de la totalité de leur production. Qu'en résulta-t-il ? L'effet ordinaire de la loi de l'offre et de la demande : c'est-à-dire que les marchandises européennes, devenues rares sur le marché colonial, s'y haussèrent naturellement à un prix élevé, tandis que les marchandises coloniales, disputées dans la métropole par un capital restreint, durent y descendre fort au-dessous de leur ancien prix. « Or, dans un emploi de capital où le marchand vendait fort cher et achetait à bon marché, les profits ont dû être nécessairement très forts et bien au-dessus du niveau ordinaire dans les autres branches de commerce. » Aussi, de ces autres branches, le capital afflue dans le commerce colonial ; celui-ci leur retire une partie de la substance qui les faisait vivre, et produit en elles une hausse des profits corrélative de l'abaissement graduel des profits dans le commerce colonial. Telle est la démonstration d'Adam Smith ; si simple et si

¹ Cf. Adam Smith, *op. cit.*, p. 217.

claire qu'elle puisse être, elle n'a pas donné la solution définitive de ce problème qui peut passer pour l'un des plus difficiles de l'histoire économique.

C'est ainsi que Ricardo et Mac Culloch soutiennent une opinion toute contraire. D'après eux, le monopole du commerce colonial ne put avoir aucune influence sur le taux des profits industriels, et si Adam Smith a pu affirmer la réalité de cette influence, ce n'est là qu'une conséquence de sa théorie qui fait dépendre le taux des profits de la quantité du capital et du champ ouvert à son emploi. Or, disent Ricardo et Mac Culloch, le taux des profits dépend plutôt de la productivité du capital et du travail que du champ ouvert à leurs opérations, et puisque l'exode des capitaux vers le commerce colonial n'a pu avoir pour effet d'augmenter la productivité des capitaux et du travail appliqués à l'industrie, il n'a donc pas pu provoquer la hausse des profits industriels ¹.

Entre les opinions extrêmes des célèbres économistes, peut-être y a-t-il place pour une opinion intermédiaire conciliant les deux précédentes malgré leur apparence contradictoire. M. Paul Leroy-Beaulieu estime que l'établissement du monopole colonial dut produire dans toutes les branches de l'industrie une hausse générale de l'intérêt des capi-

¹ Cf. Ricardo, *Œuvres*, éd. Guillaumin, p. 316 ; Mac Culloch, *Note à la Richesse des Nations, d'Adam Smith*, p. 217.

taux, et cela pour cette raison bien simple qu'une partie des capitaux se portant vers le commerce colonial auquel ils ne s'étaient pas livrés jusque-là, les capitaux destinés à l'industrie devinrent moins nombreux et leur demande restant, au moins pour le premier moment, à peu près égale à ce qu'elle était auparavant, on fut amené à leur accorder une rémunération plus considérable. Mais cette élévation de l'intérêt du capital ne put pas se maintenir durant de longues années, car le monopole colonial, en renchérissant le prix des marchandises au lieu de destination, dut dans une certaine mesure en diminuer la demande, et cette diminution de la demande dut avoir pour conséquence une diminution équivalente de la production dans la contrée manufacturière. Il arriva donc que l'industrie métropolitaine, ainsi restreinte dans ses débouchés, ne fut plus capable d'enrichir les entrepreneurs par des profits spécialement élevés¹.

La dernière règle du pacte colonial, celle qui assure aux vaisseaux de la mère patrie le monopole du transport des marchandises en destination ou en provenance des colonies, est la seule qui n'ait pas encouru l'unanimité du blâme des économistes. Toutefois, il n'est pas malaisé de démontrer que le bénéfice des armateurs métropolitains n'est pas dans un rapport d'exacte équivalence avec le lourd far-

¹ Cf. Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 728.

deau dont le poids blesse et fait plier les colonies. Supposons qu'une marine étrangère soit moins chère que la marine nationale ; la prohibition de se servir des vaisseaux étrangers fait supporter, par les commerçants de la métropole et des colonies, toute la différence entre le fret par vaisseaux étrangers et le fret par vaisseaux nationaux ; mais, d'autre part, le profit net réalisé par les armateurs privilégiés n'est pas égal à la totalité de cette différence, car une partie de cette différence représente l'infériorité naturelle de la navigation nationale sur la navigation étrangère, si bien que les uns perdent beaucoup plus que ne gagnent les autres, et qu'en définitive il y a perte pour la nation dans son ensemble.

D'ailleurs, poussons plus loin l'analyse et nous n'aurons pas de peine à reconnaître que si le monopole du transport eut une large influence sur les progrès de la marine, beaucoup moins heureuse fut l'action réfléchie qu'il exerça sur les autres industries. En effet, les prohibitions sur l'usage de la marine étrangère aboutirent à cette double conséquence : une partie des capitaux qui la nourrissaient abandonnèrent l'industrie pour se porter vers le commerce maritime, objet des faveurs légales ; d'autre part, l'élévation du fret, en faisant hausser le prix de revient des marchandises aux lieux de destination, en diminua nécessairement la demande et restreignit de cette manière la production des

articlès d'exportation. L'industrie métropolitaine était ainsi victime d'un notable préjudice, dont le fait suivant montre bien l'importance : il arriva que pour échapper aux droits différentiels qui frappaient les transports sous pavillon étranger, les marchandises se livrèrent à d'énormes circuits dont l'effet immédiat fut d'élever leur prix dans des proportions exagérées, et cela au détriment de l'industrie métropolitaine qui voyait renchérir ses matières premières et des consommateurs métropolitains nécessairement obligés de restreindre leurs jouissances. MÉRIVALE a bien montré le gaspillage de capital et de travail qui résultait sur ce point du monopole de la marine nationale. « On a vu, dit-il, des vaisseaux charger des bois de construction du Nord, les porter au Canada et de là en Angleterre comme bois du Canada, la différence des droits suffisant pour indemniser des dépenses énormes du circuit ¹. »

Telles furent les conséquences économiques du pacte colonial pour la métropole. On le voit, elle n'en retira pas que des avantages : l'industrie eut à souffrir du monopole de la marine, les consommateurs du monopole de l'industrie. Si le pacte colonial nuisit bien souvent à la métropole, quelle influence funeste devait-il avoir sur les colonies, dont les intérêts avaient toujours été sacrifiés !

¹ Cf. MÉRIVALE, *op. cit.*, p. 217.

2°. — SUR LES COLONIES.

La première règle du pacte colonial défendait aux colonies d'exporter leurs produits en toute autre contrée que la métropole. Cette défense était singulièrement funeste aux colonies : elle les empêchait d'entretenir un commerce lucratif avec des contrées étrangères qui eussent offert un plus haut prix de leurs marchandises, elle arrêta le développement de la production coloniale en mettant obstacle à l'extension naturelle de ses débouchés. Il y avait là, suivant le mot d'Adam Smith, « un poids mort qui pesait sur le ressort du commerce », et qui retenait les colonies dans une perpétuelle enfance. Il est pourtant certaines catégories de richesses dont le haut prix eût été de la dernière utilité pour les habitants des colonies ; c'est ainsi que, dans un pays de forêts, la grande valeur des bois de construction permettra le défrichement des terres ; de même, assurer aux grains un prix rémunérateur, c'est encourager les colonies à en étendre la culture beaucoup au delà de ce qu'exige la consommation d'un pays faiblement peuplé, c'est les mettre à même de préparer ainsi de longue main une subsistance pour une population toujours croissante. La règle qui nous occupe était surtout oppressive lorsque le commerce colonial était le privilège d'une compagnie, car celle-ci, voulant par la rareté de ses mar-

chandises les maintenir à un prix élevé, n'achetait souvent aux colons qu'une faible partie de leur récolte, et le défaut de concurrence lui assurait les prix les plus bas.

La seconde prohibition, celle qui défendait aux colonies d'importer aucune fabrication étrangère, peut être examinée dans les deux hypothèses suivantes : ou bien la métropole jouit de la suprématie industrielle, ses produits sont à meilleur marché que ceux des autres nations, et alors la prohibition sera inutile, puisque la clientèle s'adresse toujours au producteur le plus avantageux ; ou bien la métropole produit plus chèrement que ses rivales, et dans cette deuxième hypothèse elle inflige à ses colonies la charge d'un lourd impôt et y fait monter le prix de la vie. Or, il n'y a rien de plus funeste au développement d'un pays neuf que cette élévation du prix de la vie, elle produit une gêne continue dont l'effet est de paralyser l'activité productive des habitants, elle engendre une hausse des salaires qui est un des plus grands obstacles à la rapidité de la mise en valeur. Cette conséquence du pacte colonial s'aggravait particulièrement dans le cas où le commerce de la colonie était aux mains d'une compagnie privilégiée ; désirant avant tout obtenir des prix élevés, ne soupçonnant pas qu'elle pouvait réaliser de plus grands bénéfices en élargissant son marché par une baisse des prix, la compagnie n'offrait sou-

vent aux colons qu'une masse tout à fait insuffisante de marchandises, et celles-ci étaient en conséquence vendues fort cher ; d'autre part, le privilège de la compagnie lui permettait d'offrir impunément aux colons des marchandises de qualité inférieure et de ne pas approprier la nature de ses importations aux besoins locaux.

L'interdiction faite aux colonies de manufacturer leurs propres produits bruts ne fut pas une moindre entrave au développement de la prospérité coloniale. Pays neufs et médiocrement peuplés, les colonies ne pouvaient prétendre à une grande activité industrielle. Mais, même dans les contrées exclusivement agricoles, le défrichement et la culture de la terre ont besoin d'être secondés par une industrie locale élémentaire ; il est très utile que les centres de production des instruments aratoires soient rapprochés du lieu où ces instruments doivent être employés, car ils doivent s'approprier à la nature du terrain et au mode de culture. D'autre part, il est certains produits d'une préparation facile, dont la manufacture eût été opérée sur place avec un grand avantage ; c'était par exemple le cas du sucre ; celui-ci, raffiné aux Antilles, puis expédié en Europe après sa fabrication, serait revenu à meilleur marché aux consommateurs de la métropole, et son débouché se serait élargi, par suite, d'une manière très profitable à l'enrichissement des colonies.

La dernière obligation imposée aux colonies, celle d'opérer tout leur commerce par la voie de la marine métropolitaine, engendrait les mêmes conséquences que la prohibition d'importer les marchandises étrangères : ou bien la métropole possédait une marine supérieure à celles des autres nations, et alors la règle se fût appliquée d'elle-même ; ou bien cette marine ne pouvait accorder que des frets plus élevés que ceux de certaines rivales, et dans cette deuxième hypothèse les colonies souffraient d'un grave préjudice ; elles voyaient s'élever le coût de leurs exportations et par suite leur masse se restreindre ; d'autre part, les marchandises importées dans ces colonies se renchérisaient de toute la différence entre le fret par vaisseaux étrangers et le fret par vaisseaux nationaux, et le résultat était une élévation du coût de la vie. Cette règle était parfois sanctionnée par des droits différentiels si lourds que, dans le but de les éviter, les marchandises se livraient à des circuits invraisemblables. « Il n'est pas rare, dit MÉRIVALE, de voir la farine des Etats-Unis en destination des Antilles, au lieu de s'embarquer à New-York, prendre la direction de Montréal ou de Québec pour être transportée de l'une de ces villes par pavillon anglais... Il y a des exemples de blé transporté d'Arkangel à Québec, puis débarqué et embarqué pour la Jamaïque. On élève ainsi le prix de cet article de nécessité, et pour mettre quelques centaines de livres dans la

poche des armateurs, on fait dépenser des milliers de livres aux colonies. »

Quand le monopole de la marine et de l'industrie métropolitaines était aussi oppressif, il constituait tout simplement une prime à la contrebande. Les colonies étaient trop heureuses de desserrer les liens si étroits dans lesquels la métropole prétendait les retenir pour ne pas favoriser de toutes manières le trafic interlope, et c'est vraiment alors que se trouvait justifiée l'apologie célèbre et souvent blâmée faite par l'économiste Senior: « Le contrebandier, dit-il, est un réformateur radical et judicieux; par malheur, il ne peut exercer son industrie que sur les objets qui offrent peu de volume, mais dans le cercle où il est renfermé, il choisit toujours de préférence ceux dont la privation est le plus sensible à la société. Dans les pays où le système prohibitif a été poussé à un point extrême, le contrebandier est indispensable au bien-être de la nation entière ¹. »

A l'asservissement économique établi par les règles précédentes, le privilège de fournir de denrées coloniales le marché métropolitain n'apportait qu'une faible compensation. Il n'est pas jusqu'à cette règle même, la seule qui ait été prise en faveur des colonies, qui ne les ait engagées dans une voie nuisible au développement normal de leur prospérité. Les productions coloniales n'avaient de valeur pour la

¹ Cité par Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 31.

métropole qu'autant qu'elles étaient complémentaires de la production européenne; aussi, les colonies négligèrent-elles absolument les cultures vivrières. Les Antilles, par exemple, ont consacré toutes leurs ressources à la canne à sucre; « elles ont épuisé le sol par une production hâtive et sans merci; elles sont devenues des fabriques: tout a été artificiel dans leur opulence; elles ont bientôt passé par des crises intenses et ont fini par tomber dans le marasme; aujourd'hui, sous l'influence de réformes nécessaires, elles luttent péniblement contre des maux qui n'ont jamais frappé les contrées européennes avec cette intensité et cette permanence¹ ».

En un mot, les colonies furent en tous points victimes du monopole, victimes du monopole établi au profit de la mère patrie, victimes du monopole institué dans leur propre intérêt.

APPRÉCIATION.

L'exposé que nous venons de faire portait à chaque page la critique avec lui, et il ne nous reste plus qu'à en condenser les résultats dans une appréciation générale du système.

Si l'on se place au point de vue supérieur de la justice, la critique ne saurait être clémente à un système établissant une tyrannie de peuple sur peuple; la sévère appréciation d'Adam Smith revient en mé-

¹ Cf. Leroy-Baulieu, *op. cit.*, p. 725.

moire et l'on ne peut s'empêcher d'y souscrire : « Défendre à un grand peuple de tirer tout ce qu'il peut de chacune de ses productions ou d'employer ses capitaux et son industrie de la manière qu'il croit leur être la plus avantageuse, c'est une violation manifeste des droits les plus sacrés des hommes. »

Mais si l'on se renferme dans les considérations utilitaires, il convient de se demander si la tyrannie des métropoles fut du moins favorable à leur prospérité. Le pacte colonial avait pour but d'imprimer un brillant essor à l'industrie et à la marine métropolitaines ; aussi, dans la mesure où ses restrictions furent efficaces, elles profitèrent surtout à une classe particulière de la nation, à celle des trafiquants et des industriels. Toute cette population mercantile s'enrichissait non seulement aux dépens des colonies, mais aux dépens de la masse des consommateurs nationaux, sur lesquels retombait une des conséquences du pacte, à savoir la cherté des produits exotiques sur le marché métropolitain. Bien plus, les consommateurs étaient en même temps des contribuables, et ils supportaient, pour le plus grand bien de la classe privilégiée, tout le poids de la surveillance si coûteuse exigée par le pacte colonial ; car ce n'était pas sans de gros sacrifices pécuniaires qu'une nation pouvait sillonner les mers lointaines de ses escadres, et surtout entretenir cette

armée compacte de fonctionnaires, dont l'emploi, selon J.-B. Say, constitua pour les nations européennes le principal motif d'asservir les colonies. Aussi, juge sévère, Adam Smith a-t-il pu formuler cette appréciation qu'une telle politique « ne convenait qu'à une nation de boutiquiers », non pas qu'elle pût « accommoder une nation toute composée de gens de boutique, mais elle convient parfaitement à une nation dont le gouvernement est sous l'influence des boutiquiers ».

Quant aux colonies, leur rôle dans le système fut un rôle de victimes. Les seules qui s'enrichirent se spécialisèrent dans la production de certaines denrées d'exportation ; leur mise en valeur s'opéra d'une manière toute artificielle, et l'on eut parfois ce singulier spectacle de voir ravagées par la famine les plaines les plus fertiles du monde. Pour les autres, l'oppression du monopole étouffa leur épanouissement ; elles furent les victimes de l'étroitesse du débouché offert à leur production et de la cherté des marchandises européennes.

Qu'en advint-il pour la métropole ? C'est qu'elle sentit à son tour les conséquences néfastes du régime d'exploitation établi par elle. C'est qu'elle tua la poule aux œufs d'or et que son commerce avec des contrées appauvries par une législation tyrannique fut beaucoup moins profitable que celui qu'elle aurait pu entretenir avec des pays plus libres, mais

plus prospères. La métropole ne retira qu'un avantage médiocre d'un système qui lui créa d'autre part bien des difficultés. Elevant des barrières les unes contre les autres, se repoussant mutuellement de leur domaine colonial, les nations européennes entrèrent plus d'une fois dans des luttes sanglantes, et les guerres, dont la suite nombreuse se succéda depuis l'avènement de Louis XIV jusqu'au triomphe définitif de l'Angleterre au traité de Paris de 1763, ne puisèrent pas leur source uniquement dans des rivalités dynastiques, mais aussi dans des convoitises commerciales ; chaque fois, au traité de paix, le vainqueur profita du succès de ses armes pour faire insérer quelque brèche au pacte colonial ou quelque annexion de territoire. Enfin, dernière conséquence et la plus terrible, les métropoles ne se firent point aimer de leurs colonies ; par l'accumulation des entraves vexatoires, par la compression des forces vitales chez des populations en plein développement de jeunesse, elles y répandirent des germes de haine et de révolte, et la deuxième partie de notre travail nous fera voir la suite lamentable de ces insurrections, qui réalisèrent presque tous les vœux de leurs auteurs, c'est-à-dire l'achat au prix du sang de l'indépendance.

C'est ainsi que, dans le pacte colonial, les avantages réciproques étaient en réalité des dommages réciproques.

CHAPITRE III. — Le Pacte colonial et les Economistes.

Il n'est pas sans intérêt de se demander quelle fut, au cours des trois derniers siècles, l'évolution de la pensée scientifique au sujet du pacte colonial. L'action politique des rois et de leurs ministres trouvait-elle dans les économistes de puissants auxiliaires auprès de l'opinion, ou eut-elle au contraire à subir l'aiguillon de leurs incessantes critiques?

Il semble que la pensée de nos premiers économistes marcha de pair avec l'action gouvernementale. Alors que les puissances de la vieille Europe se jetaient sur le Nouveau-Monde avec une activité fébrile, c'était le moment où l'économie politique, sortie de l'étroite enceinte des écoles scholastiques et débarrassée de la tutelle de la théologie, prenait un large essor dans la liberté et participait brillamment à la renaissance universelle. Les économistes ne pouvaient voir d'un œil indifférent les peuples engager leur activité dans une direction nouvelle; tout naturellement, ils furent amenés à dire leur mot sur la politique coloniale. Or, sous l'influence de diverses causes que nous avons développées, les esprits du temps étaient tout à la recherche de l'or, et le système mercantile était regardé comme un véritable dogme; le pacte colonial s'adapte admirablement à cette situation, et personne ne douta qu'il ne fût le plus profitable des arrangements.

De la foule des publicistes émergent les deux noms illustres de Jean Bodin et d'Antoine de Montchrétien. Le premier ne s'occupe pas directement de la question coloniale et l'on chercherait en vain dans son grand ouvrage une parole de blâme ou d'assentiment pour le système que nous étudions ; mais peut-être est-il permis d'inférer d'un passage de *La République* la condamnation d'un des modes d'exercice du pacte, l'exercice par ces fameuses compagnies sur lesquelles, l'instant d'après, allaient reposer toutes les espérances des peuples colonisateurs. Bodin conseille au souverain, lorsqu'il autorise les communautés, de réglementer étroitement leurs statuts et privilèges, et de bien veiller à ce qu'elles ne s'érigent pas en monopole ; « aussi, est-il dangereux, conclut-il, de permettre toutes assemblées et toutes confréries, car bien souvent on y couve des conjurations et des monopoles¹ ». Montchrétien, tout au contraire, s'affirme un partisan résolu des compagnies, et il exprime dans la formule suivante ses idées sur le trafic colonial : « Il n'y a point de meilleure manière pour s'en accommoder bientôt que de le faire en société comme les Hollandais ; car un particulier, quelque opulent qu'il puisse être, ne le saurait longtemps soutenir tout seul, outre que les choses se font plus sagement et seurement qui sont dressées par le

¹ Cf. *De la République*, III, 8.

conseil de plusieurs ayant mesme intérêt et mesme fin¹ ».

Ainsi, sauf sur le point des compagnies, il n'y a pas de discussion; le pacte colonial apparaît comme le seul système admissible, et nul ne songe à en proposer un autre. Il en est de même en Angleterre, où les plus fervents adeptes du mercantilisme regardent le monopole des matières premières coloniales comme un avantage si précieux, qu'ils n'hésitent pas à l'acheter au prix d'un commerce passif avec les colonies; cette idée est répandue dans toute l'abondante littérature économique, qui fleurit alors de l'autre côté de la Manche et dont les plus célèbres auteurs furent Thomas Mun, Culpeper et Child.

Mais, aux derniers jours du xvii^e siècle, l'étoile du mercantilisme commence à pâlir. Boisguilbert proclame que « l'argent doit être le valet et non le tyran du commerce »; Cantillon voit dans le travail la source de toute richesse. D'autre part, l'on a vu les nombreuses compagnies de Richelieu et de Colbert traîner une existence difficile de quelques années, et s'abîmer rapidement dans l'insuccès final. Le pacte colonial souffrira dans l'estime des économistes de la pénible impression laissée par ces tentatives, ainsi que du discrédit naissant autour du mercantilisme. Le maréchal de Vauban regarde comme une condi-

¹ Cité par Léon Deschamps, *Histoire de la question coloniale*, p. 61.

tion essentielle de la prospérité des colonies « d'en bannir ces sociétés de marchands à titre de compagnies privilégiées, qui, par l'extension de leurs privilèges, les empêchent de commercer avec d'autres et de se procurer, par le moyen de leur industrie, plus commodément le nécessaire, ce qui les ruine et les dégoûte¹ ». Voilà merveilleusement résumés, dans une seule phrase, les plus notables inconvénients du pacte colonial, qu'il soit exercé par une compagnie ou par la masse des habitants de la métropole. Mais l'abbé de Choisy va plus loin ; il ne s'attaque plus seulement aux compagnies privilégiées, mais au fond même du système colonial, à l'exclusion des étrangers ; il reproche à Colbert d'avoir méconnu les vrais principes de l'échange et du trafic : « Il oublia, dit-il, que le créateur de toutes choses n'a placé les différents biens dans les différentes parties de l'univers qu'afin de lier une société commune et d'obliger les hommes par leurs intérêts à se communiquer réciproquement les trésors qui se trouveraient dans chaque pays². »

Ce langage est nouveau dans l'histoire de l'économie politique ; il annonce la grande école du XVIII^e siècle, cette école physiocratique, qui fonda la première doctrine de la liberté naturelle. Ce ne sont plus seulement des individualités, c'est tout un groupe

¹ Cf. *Oysivetés*. (Édition Augoyat, 1843, t. IV, p. 49).

² *Mémoires*, livre II, 3^e édition d'Utrecht, 1725.

d'hommes éminents qui va diriger ses attaques contre le système colonial, et cela en des ouvrages fort répandus ou en des publications qui, comme l'Encyclopédie, sont lues de tous ceux que le xviii^e siècle appelait les honnêtes gens : en un mot, l'on s'adresse à l'opinion, puissance qui s'affirme chaque jour davantage et va bientôt effectuer la Révolution Française. Certes, le « laissez faire, laissez passer » des économistes s'accordait mal avec la conception exclusive et réglementaire du pacte colonial ; aucun système n'essaya plus arbitrairement de détourner les courants naturels du commerce, pour les canaliser dans une voie unique de la colonie à la métropole ; nul ne greva plus lourdement le produit net au profit de la classe stérile.

La condamnation du pacte colonial est une suite logique des idées générales des Physiocrates sur le commerce ; et d'ailleurs, plusieurs écrivains de l'école ont pris soin de s'en expliquer d'une façon formelle. C'est l'abbé Morellet qui écrit son « Mémoire sur la situation actuelle de la Compagnie des Indes », mémoire inséré dans l'Encyclopédie et complété par de longues observations de l'abbé Baudeau qui en affermissent encore la valeur. Le Trosne, dans *L'Intérêt Social*¹, proclame que « la liberté du commerce est l'intérêt évident des colonies » ; il prend une à une les règles diverses du système colonial,

¹ Cf. *De l'Intérêt social*, chap. ix.

les dissèque avec un soin minutieux et met en relief leur opposition avec le credo physiocratique, c'est-à-dire avec le bien de l'humanité et de chaque nation. Turgot se défend d'appartenir à la secte, mais il donne ce dernier mot de la théorie libérale appliquée aux colonies, dans son « Mémoire au roi sur la guerre d'Amérique¹ » : « Il faut, dit-il, consentir de bonne grâce à laisser aux colonies une entière liberté de commerce, en les chargeant des frais de leur défense et de leur administration, à les regarder non comme des provinces asservies, mais comme des Etats amis, protégés si l'on veut, mais étrangers et séparés². » A la même époque, l'abbé Raynal, dans cette fameuse *Histoire Philosophique*, qui fut l'un des livres les plus lus du XVIII^e siècle, émet des opinions si libérales sur le traitement à appliquer aux colonies, que le pouvoir peu tyrannique de Louis XVI finit par s'émouvoir et demander des poursuites.

Une note discordante en ce concert de blâme fut jetée par l'un des plus grands esprits du XVIII^e siècle, par Montesquieu. « On a établi, dit-il, que la métropole seule pourrait négocier dans la colonie et cela avec grande raison, parce que le but de l'établissement a été l'extension du commerce, non la fondation d'une ville et d'un empire. Il est encore reçu que

¹ Cf. *Œuvres complètes*, édition Daire, tome II, p. 559.

² Cf. *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, 1770.

le commerce établi entre les métropoles n'entraîne pas une permission des colonies qui restent toujours en état de prohibition. Le désavantage des colonies qui perdent la liberté du commerce est visiblement compensé par la protection de la métropole, qui les défend par ses armes ou les maintient par ses lois¹.» Ces lignes sont une approbation très nette du système colonial ; elles émanent, d'ailleurs, d'un partisan résolu des compagnies privilégiées, œuvre d'habileté et de sagesse, qui « ont fait une grande puissance accessoire sans embarrasser l'état principal ».

C'est au grand nom d'Adam Smith que s'attache la gloire d'avoir ruiné définitivement le pacte colonial dans l'estime publique. Il a consacré tout un chapitre de la *Richesse des Nations*² à l'examen des conséquences du système : précision, profondeur, lumineuse clarté, les qualités habituelles du grand économiste brillent dans cette étude, qui demeure la base fondamentale de la critique. Il ne laisse que des points secondaires à la discussion des écrivains postérieurs ; Ricardo, et plus tard Mac Culloch, contesteront que le monopole du commerce colonial ait pu engendrer une hausse des profits dans les autres industries ; d'autres nieront l'influence de l'acte de navigation sur le développement maritime de l'Angleterre. Mais, au milieu de ces controverses de

¹ Cf. *Esprit des Lois*, livre XXI, ch. XXI.

² Livre IV, ch. VII.

détail, les résultats essentiels de la critique d'Adam Smith sont toujours debout, et l'on peut dire que l'opinion scientifique est désormais fixée; le caractère funeste du pacte colonial est une vérité qui passe en axiome, elle rencontre l'unanimité des suffrages des économistes, soit qu'ils pensent avec Stuart Mill que « la fondation des colonies est la meilleure affaire dans laquelle on puisse engager les capitaux d'un vieil et riche pays », soit qu'ils estiment avec J. B. Say que la colonisation est une œuvre illusoire dont les avantages ne compensent pas les onéreux sacrifices.

DEUXIÈME PARTIE

EXPOSÉ HISTORIQUE DES APPLICATIONS DU SYSTÈME.

Après avoir examiné le pacte colonial au point de vue des idées générales économiques, nous allons en suivre l'application chez les peuples qui ont joué un grand rôle dans l'expansion coloniale des siècles passés; une fois de plus l'histoire apportera son concours à l'économie politique, en renforçant les vérités de la science par des exemples tirés de la réalité des faits. Successivement, nous nous transporterons en Portugal, en Espagne, en Hollande, en Angleterre et en France; nous verrons le pacte colonial revêtir des formes diverses selon le caractère particulier de chaque peuple, mais toujours s'affirmera cette même vérité que la prospérité des colonies fut toujours en raison directe de la liberté que leur laissa la métropole.

CHAPITRE PREMIER. — Le Pacte colonial en Portugal.

Les Portugais entrèrent les premiers dans la voie de la colonisation. Glissant tout au long de la côte

d'Afrique, ils la semèrent de comptoirs, alors que les autres nations d'Europe n'étendaient pas leurs relations commerciales au delà des ports asiatiques de la Méditerranée ; et plus tard, tandis que l'Espagne regorgeait déjà de l'or d'Amérique, ils doublèrent avec Vasco de Gama le cap de Bonne-Espérance¹, et les fondements furent jetés dans les Indes orientales d'un magnifique empire qui allait durer deux siècles.

Les premiers moments de l'occupation furent pénibles à cette poignée d'hommes, qui venaient établir l'influence européenne dans des contrées peuplées dix fois plus grandes que le Portugal. La méfiance des indigènes et l'apparition d'un puissant ennemi dans le Zamorin les obligèrent à une véritable conquête ; mais leur étonnant héroïsme et le génie d'un Alméida triomphèrent de tous les obstacles, si bien que Southey a pu dire que « nulle nation autre que les Portugais n'a jamais accompli de si grandes choses en proportion de ses moyens² ».

Des avantages commerciaux furent gagnés au prix du sang ; il importait que le Portugal demeurât seul à en profiter. Aussi, dès le début, les efforts persévérants des vice-rois s'acharnèrent à éloigner toute concurrence, et, sans s'interrompre, pendant deux siècles, ils frappèrent de leurs coups répétés trois

¹ En 1498.

² Cité par Mérivale, *op. cit.*, p. 44.

ennemis successifs, les Arabes, les Espagnols et les Hollandais.

L'établissement des premiers sur la côte d'Afrique remontait à une origine très ancienne ; au milieu de ces nations de l'Inde, parvenues à une civilisation relative, mais de longue date endormies dans l'inactivité, ils avaient jeté les bases d'un brillant négoce ; Aden et Ormus étaient les grandes cités commerçantes où venaient affluer les richesses de l'Asie méridionale, pour être ensuite dirigées vers l'Egypte et les républiques italiennes. Victorieux de la flotte égyptienne près de Diu, Alméida brisa soudainement cette puissance économique consacrée par les siècles ; son successeur, Albuquerque, s'empara de Goa, Malacca et Ormus, il étendit sa domination jusqu'en l'intérieur des terres, et là même où il ne conquit qu'un droit de suzeraineté, il faisait promettre aux princes de ne vendre qu'aux Portugais certaines marchandises, de ne point accueillir chez eux d'ennemis de cette nation, et, en général, de ne point trafiquer avec les étrangers sans son consentement ; et, pour mieux assurer l'exécution de ces articles, il fut stipulé, dans les mêmes traités, que les Indiens ne navigueraient pas sur mer sans une permission expresse ¹.

Ces dernières dispositions furent inspirées par la

¹ Cf. Schérer, *Histoire du Commerce de toutes les nations*, p. 142.

crainte des Européens tout autant que par celle des Arabes. Dans leur course à travers les mers, à la recherche des territoires inconnus, il était fatal qu'Espagnols et Portugais se heurtassent un jour ; en 1494, une guerre implacable était sur le point de les mettre aux prises, quand le pape Alexandre VI proposa son arbitrage ; aussitôt accepté, cet arbitrage donna naissance à la fameuse bulle *Inter Cætera*, qui, traçant une ligne imaginaire passant à un point déterminé à l'est des Açores, attribuait à l'Espagne tout ce qui était à droite de la ligne, c'est-à-dire du côté de l'Amérique, et au Portugal tout ce qui se trouvait à gauche, autrement dit par delà le cap de Bonne-Espérance. Malheureusement, Alexandre VI ne soupçonnait pas que la terre fût ronde ; or, il arriva qu'à force de pénétrer plus avant dans leur domaine respectif, Espagnols et Portugais, de nouveau, se retrouvèrent en face, mais cela n'eut lieu qu'à une époque bien postérieure, et la bulle eut du moins l'avantage d'offrir une solution temporaire à un problème irritant.

A peine débarrassé de l'Espagne, le Portugal vit se dresser un ennemi plus redoutable encore, la Hollande. Ce petit peuple, objet d'un merveilleux développement économique depuis son indépendance, élargissait sans interruption son influence maritime ; arrêté dans la mer des Indes par une ligne de fer, il battit en brèche la puissance portu-

gaise et par les doctrines de ses écrivains, et par les expéditions de ses hardis matelots. C'est alors qu'un de ses fils célèbres, Hugo Grotius¹, opposa l'idée moderne de la liberté des mers au fameux principe du « *Mare clausum* », invoqué par le Portugal comme une sorte de conséquence dogmatique de la bulle *Inter Cætera*. En même temps, les navires hollandais ne cessèrent de s'aventurer dans la mer des Indes pour y pratiquer cette contrebande qui leur réussissait si bien dans les colonies espagnoles. La réunion du Portugal à l'Espagne fut le coup suprême pour sa domination dans l'Inde; profitant de la guerre qu'elle livrait à son ancienne dominatrice, la Hollande chassa les Portugais de leur superbe empire et s'y établit de façon définitive.

C'est en 1500 que les hasards d'une tempête jetèrent l'amiral Cabral sur les côtes brésiliennes, et si la métropole, toute aux richesses de l'Inde, n'attacha d'abord que peu d'importance à sa nouvelle colonie, elle prétendit bien cependant qu'aucun navire étranger n'approchât de ses côtes. Ici, la France et la Hollande entrèrent en rivalité avec elle.

Chaque année, l'esprit de lucre et d'aventure poussait nos marins à tenter d'établir des relations commerciales avec l'Amérique du Sud, et chaque année nous apportait la nouvelle de leur désastre. François I^{er}, absorbé par sa lutte contre Charles-

¹ Dans son ouvrage : *De jure belli ac pacis*.

Quint, ne voulut jamais délivrer de lettres de représailles; ce fut alors un particulier, le célèbre armateur dieppois Jean Ango, qui se constitua le défenseur de ses malheureux compatriotes; sa grande fortune et le nombre de ses navires le firent respecter même des rois, et lorsqu'un de ses vaisseaux eut été capturé par le roi de Portugal, il exigea et obtint une indemnité de 60.000 ducats. Quelques années plus tard, la destruction de nos établissements brésiliens et le massacre de l'expédition portugaise de Pernambuc, ne purent encore modifier la politique du roi de France : l'amiral Chabot reçut l'ordre d'arrêter, dans les ports normands, tous navires qui se rendraient aux lieux dont le Portugal réclamait la souveraineté. Enfin, en 1543, au lendemain de l'arrestation de l'amiral, une députation des armateurs de Rouen obtint le retrait de l'ordonnance et la liberté du trafic dans toutes les mers. Dès lors, la lutte était rendue plus égale, mais l'exclusivisme portugais nous fit subir encore de terribles atteintes; notamment, il occasionna le désastre des célèbres expéditions de Villegagnon et La Ravardière¹.

¹ Ces prétentions au monopole inspiraient en France de vives protestations, qui se rencontrent maintes fois dans les écrits du temps. C'est ainsi que Pierre Crignon, ou l'auteur quel qu'il soit de la *Relation de Ramusio*, écrivait ces lignes éloquentes : « Bien que les Portugais soient le plus petit peuple du globe, il ne lui semble pas assez grand pour satisfaire sa cupidité; je pense qu'ils doivent avoir bu de la

Grâce à l'insouciance de nos rois, le Portugal put assurer victorieusement son monopole contre nous ; mais il n'en fut pas de même avec la Hollande. Celle-ci, en effet, profitant de sa guerre avec l'Espagne, alors maîtresse du Portugal, s'empara du Brésil comme elle avait fait de l'Inde ; mais elle ne sut pas conserver son nouveau domaine, elle y entassa faute sur faute et s'en fit chasser, en 1654, par une révolte des Portugais du Brésil, qui se redonnèrent spontanément à leur ancienne métropole.

Ainsi le Portugal assurait dans son empire cette rigoureuse exclusion de l'étranger, qui est la règle essentielle et fondamentale du système colonial. Maître unique de son empire, de quelle organisation allait-il le doter ? Il est nécessaire de distinguer ici entre les deux grandes colonies du Portugal, les Indes et le Brésil.

poussière du cœur d'Alexandre, pour se montrer animés d'une pareille soif de conquêtes. Ils croient tenir dans leur poing fermé ce qu'ils ne pourraient embrasser des deux mains ; on croirait vraiment qu'ils se persuadent que Dieu a fait la terre et la mer pour eux et que les autres nations ne sont pas dignes de naviguer. » Et Saint-Blancard, capitaine général des galères de la Méditerranée, dans une protestation datée de 1538, revendiquait hautement le principe de la liberté des mers : « La mer est commune à tous, ces îles qu'elle baigne sont ouvertes à tous ceux qui peuvent y aborder, et il doit être permis non seulement aux Français, mais à toutes les nations, de fréquenter et de trafiquer avec leurs habitants. » Cf. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, tome II, p. 152.

Dans la première, le Portugal se sépara des idées régnantes et n'usa pas de compagnies privilégiées si fort en vogue chez les nations rivales. Le régime commercial fut celui de la liberté pour tous les nationaux, mais ce fut une liberté pleine de restrictions, et nous dirons plus justement que le commerce reposait aux mains du gouvernement; il s'en empara pour compenser les frais des expéditions précédentes, que lui seul avait supportés, et parce que cette navigation lointaine exigeait des moyens de défense impossibles au plus riche particulier. Chaque année, en février ou en mars, partait de Lisbonne pour Goa une flotte marchande de trois ou quatre carraques, protégées par une escorte de guerre; l'aller et le retour duraient habituellement 18 mois; il était permis aux négociants, en échange d'une taxe de 30 p. 100 de la valeur, de charger leurs marchandises sur les navires du gouvernement, mais cette faculté ne s'étendait pas au poivre, monopolisé par la couronne qui parfois même se réserva les épices¹.

Tandis que le commerce direct avec la métropole jouissait d'une liberté relative, il n'en était plus ainsi du trafic intermédiaire des contrées d'Orient, ce que l'on appelait alors le commerce d'Inde en Inde; ici, le monopole réapparaissait dans toute sa rigueur et chaque année le gouvernement dirigeait ses propres navires, portant ses seules marchandises, vers Ma-

¹ Cf. Schérer, *op. cit.*, p. 140 et 142.

lacca, Martaban, la Chine et le Japon, Mozambique et Ormus.

Toutes les richesses de l'Inde affluaient en un centre unique, à Lisbonne, qui les reversait sur le monde. Elles consistaient principalement en épices, originaires des Moluques et présent de la nature singulièrement funeste à ces petites îles, sur lesquelles la rapacité des Portugais s'abattit avec tant de cruauté que les indigènes poussés au désespoir détruisirent d'eux-mêmes une partie des arbres qui causaient leurs souffrances. La *Casa da India* opérait une surveillance inflexible sur le trafic colonial, punissant la contrebande à l'égal des crimes. De la sorte, Lisbonne devint le trait d'union entre les deux parties de l'Ancien Monde, elle renouvela sur une échelle bien plus large les énormes bénéfices des cités italiennes et se couvrit d'une splendeur dont le grand tremblement de terre de 1755 n'a même plus laissé de vestiges. Cette merveilleuse prospérité atteignait à son faite quand la réunion du Portugal à l'Espagne le mit en guerre avec la Hollande; le monopole portugais fut soudainement brisé et Lisbonne dut dire adieu pour toujours à ce bel empire, qui avait fait d'elle un moment la reine du commerce européen.

Cette catastrophe obligea le Portugal à tourner les yeux vers le Brésil, son autre colonie jusque-là dédaignée. Le commerce du Brésil, dit MÉRIVALE, fut

assujéti à un système analogue à celui des colonies espagnoles, mais un peu moins oppressif. « Les navires qui faisaient le transport prenaient la mer une fois par an, et le nombre en était limité, mais il était bien plus grand que celui employé dans le commerce de l'Amérique espagnole et ils visitaient beaucoup de ports ¹. » Le Portugal s'inspira ici de nouveaux principes, et, fermant le commerce à la généralité des nationaux, il le remit aux mains d'une compagnie privilégiée. Cette « junta » fut autorisée par Jean IV dès 1648 ; durant un siècle, elle assura le commerce du Brésil par les convois réguliers d'une flotte de 87 navires, partis chaque année de Lisbonne et d'Oporto pour les grands comptoirs d'outre-mer, Bahia, Pernambuc, Rio-de-Janeiro et le Para.

En 1725, lorsqu'eut lieu la découverte des mines de diamant du Cerro do Frio, le Portugal demeura fidèle à son principe ; ce fut encore une compagnie qui reçut le privilège de rechercher et vendre ces diamants. Le commerce des diamants fut interdit aux particuliers sous peine de mort et le voisinage des mines fut transformé en un désert où pouvaient seuls habiter les ouvriers et agents de la Compagnie.

L'essai de colonisation du Brésil venait, par malheur, à un moment critique de l'histoire portugaise : épuisé par des guerres continuelles et par un demi-

¹ Cf. Mérivale, *op. cit.*, p. 49.

siècle d'asservissement, le Portugal était trop débile pour soutenir le poids de son monopole ; sa splendide marine d'autrefois était dans la plus triste décadence, elle avait vu capturer ses meilleurs navires dans les guerres contre la Hollande et l'Espagne, et maintenant c'étaient des flottes étrangères qui amenaient dans Lisbonne les productions de l'Amérique ; d'autre part, l'industrie portugaise, plus affaissée que jamais, était impuissante à réaliser l'approvisionnement des colonies, dont les manufactures anglaises s'emparèrent chaque jour davantage¹. Dans cette malheureuse décadence, les restrictions du pacte colonial étaient devenues sans objet, le Portugal n'avait plus ni industrie ni marine, dont il fallut élargir les débouchés ou garantir les transports.

C'est alors que le marquis de Pombal, devenu ministre, entreprit de régénérer son pays ; il voulut que ce ne fût plus une marine anglaise qui assurât le commerce des colonies, un capital anglais qui entretînt leur exploitation ; et, par les mesures les plus énergiques, il restaura le système colonial dans sa primitive rigueur. Le commerce de la Chine, où le Portugal possédait toujours Macao, fut concédé à un riche négociant de Lisbonne, Velson Oldembourg ; quant aux compagnies de Para et de l'Amazone, substituées en 1755 à la première compagnie brésilienne, leur monopole fut resserré par une étroite réglemen-

¹ A la suite du traité de Méthuen, signé le 27 décembre 1703.

tation. Mais cette réaction ne fut pas heureuse ; le système colonial se mourait dans l'impuissance et il contrariait le développement du Brésil, sans enrichir la métropole, quand son abolition définitive fut consacrée, en 1808, en même temps que l'indépendance brésilienne, lors de la fuite de la maison de Bragance devant les armées de Napoléon.

D'un empire colonial immense, il ne restait plus au Portugal que quelques comptoirs aux Indes orientales et les nombreux établissements des côtes africaines. Ceux-ci avaient été jadis d'une grande utilité à la métropole, car ils constituaient une fertile pépinière d'esclaves, alors surtout que le Portugal avait le monopole de la fourniture des colonies espagnoles ; mais, au début du ^{xix}^e siècle, cette utilité était bien déchue ; elle fut même plus tard complètement supprimée lorsque les actes internationaux de 1815, 1817, et 1836, restreignirent progressivement, puis abolirent tout à fait la traite des nègres. Les établissements d'Afrique, qui n'avaient jamais connu d'autre industrie, tombèrent dès lors dans une décadence lamentable ; en même temps, Macao était ruiné par la concurrence écrasante de Hong-Kong et descendait du rang de place commerciale importante à celui de simple ville de plaisirs, dont les maisons de jeu devinrent célèbres dans le monde entier.

Lorsqu'en 1856, le Portugal voulut insuffler un

peu de vie économique à ses possessions déchues, il se décida à en ouvrir les portes à tous les pavillons et à permettre à tous les étrangers de s'y établir librement. C'était l'abolition pure et simple du pacte colonial.

CHAPITRE II. — Le Pacte Colonial en Espagne.

L'Espagne fut la véritable patrie du système colonial ; nulle part son organisation n'affecta des formes aussi rigoureuses, nulle part ses conséquences ne s'accusèrent avec tant de relief. C'est qu'au moment même où Christophe Colomb découvrait l'Amérique, au moment même où Cortez et Pizarre opéraient leurs merveilleuses conquêtes, l'Espagne, entrée désormais en possession de son unité, adoptait cette politique de domination européenne, dont l'apogée jeta un si beau lustre sur le règne de Charles-Quint ; elle devint la première nation du monde et soumit la moitié de l'Europe à ses lois, mais ce ne fut qu'au prix de guerres incessantes qui exigèrent d'énormes sacrifices d'argent. Or, quelles richesses frappèrent les yeux des navigateurs et des conquistadors à leur arrivée dans le Nouveau-Monde ? Ce fut de l'argent, de l'or, du métal précieux ; les entrailles profondes de la terre cachaient l'insaisissable trésor de leurs mines, et la métropole reçut à

même pendant plus d'un siècle ce nerf de la guerre, qui la rendit partout victorieuse et réunit sous le sceptre de Charles-Quint les nombreuses provinces d'un empire, sur la surface duquel le soleil ne se couchait pas.

La soif de l'or poussa l'Espagne à l'asservissement de ses colonies ; plus que toute autre nation, elle ne chercha que son intérêt dans sa politique coloniale, mais ses lois n'affectèrent pas toujours la même rigueur et ne furent pas toujours couronnées du même succès. Bref, nous diviserons notre étude en quatre périodes : la première est l'âge d'or du système colonial, la métropole jouit seule de ses colonies, qui lui apportent d'immenses richesses ; mais au cours du ^{xvii}^e siècle, l'Espagne recueille les fruits malheureux de son oppression et n'est plus capable de défendre son monopole contre des rivaux mieux armés ; sous Alberoni et ses successeurs, l'Espagne tente de relever sa marine et son industrie, et de réprimer les abus de son organisation coloniale ; mais cette réaction bienfaisante n'eut que des effets passagers et le ^{xix}^e siècle vit une seconde décadence plus complète que la première, décadence radicale et lamentable, qui aboutit à l'affranchissement des plus belles colonies américaines.

Lorsque Colomb débarqua pour la première fois aux Indes occidentales, il en prit possession au nom de son maître, Ferdinand le Catholique. C'était le

droit du premier occupant, et les rois d'Espagne, dans la suite, ne manquèrent jamais de l'affirmer très haut. En ce temps-là, les Portugais, ayant implanté leur influence aux Indes Orientales, étendirent leur domination sur l'autre moitié du globe et entrèrent avec l'Espagne dans la plus terrible rivalité ; nous savons comment le pape Alexandre VI sut y mettre un terme en édictant la fameuse bulle *Inter cœtera*, qui établit la ligne de partage des deux empires.

Libérée de son principal ennemi, l'Espagne ne connut pas la paisible jouissance de son Amérique ; il y eut toujours chez ses rivales, même au temps de sa plus haute puissance, des marins hardis que n'effrayèrent pas les menaces d'une mort impitoyable ni la surveillance minutieuse exercée par les agents de l'Espagne sur les armements des grands ports d'Europe. Combien de fois nos compatriotes de Fécamp, de Dieppe, de Marseille, s'élancèrent vers le Nouveau-Monde pour y jeter les bases de notre influence ! L'histoire de ces expéditions n'est qu'un long martyrologe et nous ne voulons en retenir que le plus sanglant épisode. L'amiral Coligny nourrissait la pensée d'ouvrir par un isthme de l'Amérique une route vers les Indes orientales ; il envoya dans ce but deux expéditions, commandées par Ribaut et René de Laudonnière, qui pensèrent découvrir dans la presqu'île de Floride le point de séparation des deux océans.

Nos explorateurs élevèrent le fort Caroline, et une petite colonie grandissait déjà sur cette terre féconde, quand le capitaine des flottes castillanes, Menendez, reçut de son maître commission d'aller défendre les prérogatives de l'Espagne ; le 19 septembre 1565, la garnison de la Caroline fut surprise et massacrée ; Ribaut fut cerné dans les bois et périt avec le plus grand nombre de ses compagnons. La nouvelle de ce guet-apens excita en France une indignation générale ; mais ce fut en vain que notre ambassadeur à Madrid, Fourquevaux, réclama de Philippe II une réparation exemplaire ; en vain Catherine de Médicis écrivit-elle que « la mer n'est fermée à personne qui va et trafique de bonne foi » ; tout se réduisit à un échange de notes diplomatiques, à des protestations stériles¹.

Les nations européennes, victimes impatientes des prétentions de l'Espagne, multipliaient les démarches pour obtenir quelque adoucissement à cette politique draconienne ; mais le gouvernement de Madrid demeurait toujours inflexible et continuait de défendre son monopole avec la même sanglante énergie. Ce fut une faveur toute particulière au Portugal d'obtenir la fourniture exclusive des noirs africains dans les colonies espagnoles, et lorsqu'en 1598 Henri IV fut assez heureux pour faire insérer l'article secret du traité de Verviers, il pensa bien avoir

¹ Cf. Pigeonneau, *op. cit* , tome II, p. 163 et s., et 188.

remporté une remarquable victoire ; et pourtant, que disait ce fameux article ? Il spécifiait simplement que passé la ligne tirée de la plus occidentale des Canaries et rejoignant les deux pôles, ligne que l'on appela la *ligne des amitiés*, tout serait à la force et nos navires pourraient s'aventurer à leurs risques et périls, sans que la cour de Madrid élevât de protestations ¹.

Quand pour un temps elle eut éloigné ses rivaux des côtes américaines, l'Espagne n'avait accompli que la moitié de sa tâche ; certaine de jouir seule de ses domaines, il importait aussi d'en jouir de la manière la plus profitable. Le moyen employé par elle fut l'établissement du pacte colonial dans toute sa rigueur. Tout vendre et tout acheter à la métropole, telle fut la règle des colonies ; l'Espagne n'omit aucun des traits caractéristiques du pacte, pas même en dépit de l'assertion de Humboldt, la prohibition rigoureuse de l'industrie locale. Il est vrai, remarque Mérivale, « le raffinage du sucre était permis dans l'Amérique espagnole, et il existait à Quito et ailleurs d'importantes manufactures des matières premières bien qu'elles fussent de temps à autre découragées par les gouverneurs européens. Mais Humboldt a oublié d'expliquer comment il conciliait ce principe avec les édits arbitraires qui défendaient aux Américains

¹ Voir le texte de l'article dans Pauliat, *Politique coloniale de l'Ancien régime*, appendice.

de cultiver certaines matières brutes qui étaient produites dans la mère patrie ¹. » On interdit aux colons l'exercice des industries les plus importantes, telles que la filature, le tissage, la teinture, la préparation du cuir, etc. ; les malheureux Indiens durent quitter leurs accoutrements bizarres pour revêtir des costumes à l'espagnole. Une deuxième ordonnance prohiba toute culture de la vigne et de l'olivier, exception faite toutefois en faveur du Chili et du Pérou, provinces considérées comme trop lointaines, mais à qui fut expressément défendue toute expédition de vin et d'huile à Panama et Guetamala et dans les autres contrées réservées aux produits de la métropole ². De la sorte s'établissait entre l'Espagne et ses possessions américaines un courant d'échanges continu, les unes donnant à profusion l'or et l'argent des mines, l'autre livrant en retour les produits de ses manufactures. Mais la multiplication du numéraire et l'élargissement de la demande haussèrent le prix des marchandises dans la métropole, et l'on en vint à regarder comme un véritable malheur public les exportations industrielles vers le Nouveau Monde. C'est alors que le gouvernement de Madrid émit cette singulière prétention de recevoir l'or d'Amérique sans rien donner en échange : des ordonnances successives, échelonnées de 1532 à

¹ MÉRIVALE, *op. cit.*, p. 11.

² SCHÉRER, *op. cit.*, p. 194.

1552, prohibèrent sous peine de confiscation l'exportation des marchandises les plus importantes et l'on vit la fabrication de Tolède, la ville aux riches soieries, diminuer sur-le-champ de 50.000 livres¹.

Aussi bien que l'industrie, la marine devait trouver dans le commerce colonial la source d'un nouvel épanouissement. La navigation d'Espagne en Amérique fut organisée avec le plus grand soin : permise aux seuls Castillans, restreinte à la seule place de Séville, puis de Cadix après l'ensablement du Guadalquivir, elle tomba aux mains d'un petit nombre de commerçants, dont l'association, sans être officiellement reconnue comme telle, formait une véritable compagnie privilégiée². Chaque année, la *Casa de contratacion* déterminait l'espèce et la qualité des marchandises à destination des colonies; puis les bâtiments affrétés par les armateurs de Séville et de Cadix faisaient voile vers l'Amérique sous une bonne escorte de vaisseaux de guerre de la marine royale, armés chacun de 50 à 52 canons; l'expédition comprenait deux escadres, la flotte, destinée au commerce de la Nouvelle-Espagne, et les galleons qui poussaient jusqu'aux lointains rivages du Chili et du Pérou. Lorsqu'après une longue traversée, les bâtiments faisaient leur entrée dans les rades de la Vera-Cruz et de Porto-Bello, ils étaient atten-

¹ Cf. Schérer, *op. cit.*, p. 220.

² Remarque de Heeren.

pus par la foule nombreuse des commerçants de l'Amérique, et c'était durant quarante jours une grande foire qui remplissait la ville d'une animation extraordinaire. « Les prix étaient fixés par les délégués des commerçants des deux hémisphères, à bord du vaisseau amiral, en présence du gouverneur de Panama. Après la publication de ce tarif, qui laissait un bénéfice de 100 à 300 0/0, on entrait en pourparlers, et les négociants espagnols et américains traitaient très promptement et très facilement sur la base des prix officiels. On opérait ensuite l'échange des marchandises contre de l'argent en barres ou contre des piastres, et une telle confiance présidait à ces transactions, qu'on ne comptait ni n'examinait, et que, lorsque des erreurs vinrent plus tard à être découvertes, on s'empressait de les réparer ¹. »

Des mains des négociants, les marchandises venues d'Europe passaient à celles des *corregidores*, et c'étaient alors les *repartimientos*, c'est-à-dire que les marchandises étaient distribuées dans les divers arrondissements avec l'arbitraire le plus ridicule et le plus oppressif.

« Des hommes qui, souvent, gagnaient à peine de quoi vivre eux et leur famille, devaient, comme par une dérision de leur pauvreté, s'habiller de velours et de soie et orner de glaces les murailles nues de

¹ Cf. Schérer, *op. cit.*, p. 198.

leurs cabanes délabrées. Les Indiens n'avaient pas de barbe et on les forçait à acheter des rasoirs; ils ne connaissaient pas le tabac et on leur donnait des tabatières; on leur donnait de plus des dentelles, des rubans, des boutons, des livres et mille autres objets pour eux sans valeur; on leur imposait surtout l'eau-de-vie qu'ils s'étaient d'abord refusés à boire, le tout aux prix les plus extravagants¹. » Cette répartition insensée procurait aux corregidors un bénéfice supérieur encore à celui des négociants, et s'il est vrai que l'un des plus graves reproches adressés au système colonial est de fournir aux colonies des marchandises inférieures à des prix élevés, jamais ce reproche ne fut plus hautement justifié que dans l'Amérique espagnole.

Telle fut l'organisation du pacte colonial durant la première période, c'est-à-dire tout au long de la première partie du xvi^e siècle. Mais bientôt la métropole commença de plier sous le faix de sa grandeur; toute grisée de gloire militaire, elle vit l'augmentation continuelle des impôts semer la gêne dans les rangs du peuple, et les hommes des classes moyennes ou supérieures regardèrent comme indigne de leur naissance de s'adonner aux occupations industrielles et aux arts mécaniques. Dès 1545, il fallut avouer dans Séville qu'il était impossible de fournir avant un délai de six années toutes les marchandises

¹ *Ibidem*, p. 199.

demandées par les négociants de Carthagène, de Porto-Bello et de la Vera-Cruz. C'est alors que l'on vit s'organiser le plus étonnant système de contrebande dont l'histoire ait gardé le souvenir. Les exportateurs espagnols, obligés de recourir à l'étranger, éludèrent la loi en prêtant leur nom à des négociants hollandais, anglais, français, et ce furent désormais les marchandises de ceux-ci qui chargèrent la flotte et les galions. Tout cela se pratiquait à la faveur du consentement universel, car dénoncer un changement étranger à la *Casa de contratacion* était réputé une grande infamie; un honnête présent avait bien vite raison du zèle du consul et des employés de la douane, et le gouvernement lui-même en était venu à regarder la fraude comme un mal nécessaire, il se bornait simplement à exiger l'*indult*, c'est-à-dire une sorte d'impôt qui devait indemniser le roi du tort que lui faisait la contrebande¹.

Au début du xvii^e siècle, la contrebande fit un nouveau pas qui précipita la marine espagnole dans la dernière décadence. Les négociants de l'étranger supprimèrent l'entremise de la flotte et des galions, et demandèrent les bons offices moins coûteux du Portugal, auquel la tâche était rendue bien facile par son privilège de fournir d'esclaves les colonies espagnoles; et même bientôt ces nations s'affran-

¹ Cf. Schérer, *op. cit.*, p. 220 et s.

chirent d'une manière plus complète encore, elles aussi obtinrent des traités d'*asiento* et elles pratiquèrent le commerce interlope sur les propres vaisseaux de leur marine.

Le dernier coup, le coup de la mort, fut porté à l'Espagne désarmée lorsque, durant les guerres nombreuses qui mirent aux prises les nations européennes dans la lutte pour l'hégémonie, ses heureuses rivales s'emparèrent de la moitié des Antilles : les Hollandais prirent Saint-Eustache en 1632, Curaçao en 1634 ; les Français occupèrent La Guadeloupe, La Martinique et Saint-Domingue de 1630 à 1640, les Anglais la Jamaïque en 1655 ; puis les Danois eux-mêmes, en 1671, participèrent à la curée générale en s'emparant de l'île Saint-Thomas. « Jamaïque et Saint-Domingue devinrent pour les marchandises de contrebande de riches entrepôts, d'où elles étaient facilement dirigées vers le continent... Buenos-Ayres, de station insignifiante qu'elle était, s'éleva au rang d'une cité considérable, par ce fait seul d'être le centre de la contrebande entre l'Europe et le Pérou¹. »

Comment l'Espagne pouvait-elle résister à cet envahissement de la contrebande, étant donné l'état lamentable de sa marine ? « Sous Charles II, dit Schérer, l'Espagne ne possédait plus dans l'océan Pacifique que trois bâtiments de guerre, dont deux

¹ Mérivale, *op. cit.*, p. 14.

seulement étaient capables de tenir la mer ; pendant l'hiver, tous trois cherchaient un refuge dans le port de Callao. » Et dans l'Atlantique, la situation ne devait pas être plus brillante ! Une telle surveillance n'était pas faite pour inspirer beaucoup de crainte aux fins voiliers des interlopes ; aussi, depuis Philippe II, les 9/10 des marchandises consommées dans les colonies étaient de provenance étrangère ; les foires de La Vera-Cruz et de Porto-Bello, jadis si brillantes, si mouvementées, ne furent plus que des marchés sans importance ; bientôt les galions ne partirent plus que tous les cinq ans et les exportations d'Amérique, délaissant la route de Séville et de Cadix, se dirigèrent vers Londres et Amsterdam, qui devinrent les grands entrepôts des productions d'outre-mer.

La puissance coloniale de l'Espagne était en proie à cette triste décadence, lorsqu'un grand ministre résolut de lui insuffler une vitalité nouvelle. Le cardinal Alberoni voulut rendre à l'Espagne la gloire du siècle de Charles-Quint, il voulut y faire affluer encore les richesses des colonies américaines : alors fut inaugurée une ère de profondes réformes, qui se poursuivirent durant trois quarts de siècle. Grand admirateur de Richelieu, le ministre espagnol lui emprunta l'idée de ces compagnies privilégiées, dont la fortune avait d'ailleurs été si brillante en Hollande et en Angleterre. Une compagnie reçut, en

1728, le monopole du trafic avec la province de Caracas, dans le but non plus d'exploiter les mines d'or et d'argent, mais de faire produire à cette terre féconde le sucré et le cacao ; en 1735, fut créée la compagnie de Cuba ; puis, en 1756, une troisième compagnie engloba dans son commerce Cuba, Porto-Rico et le Honduras. D'autre part, il importait de ressaisir la navigation coloniale si fort compromise par l'activité de la contrebande ; à cette vue répondit la création des *navires immatriculés*, bâtiments rapides et fins voiliers, capables de lutter de vitesse avec les contrebandiers hollandais et anglais. Enfin, en 1765, fut rendue cette célèbre ordonnance, qui permit le commerce d'Amérique aux douze principaux ports de l'Espagne ¹, mesure salubre dont les effets ne se firent point attendre, car bientôt l'on put voir 150 bâtiments dans la rade de la Havane où, sous le règne de Ferdinand VI, il n'avait paru que quatre navires immatriculés. La contrebande fut l'objet de prohibitions désormais effectives, à tel point que l'on ne craignit pas d'entrer en guerre à ce sujet avec l'Angleterre, en 1749, et d'abolir l'année suivante le traité d'*asiento*, qui avait revêtu d'une apparence de légalité l'entrée illicite des marchandises anglaises à Porto-Bello.

¹ Ces ports étaient Séville, Cadix, Alicante, Carthagène, Malaga, Barcelone, Santander, la Corogne, Gijon, Ténériffe et Palma.

En vérité, c'étaient là d'importantes réformes, et le succès qu'elles obtinrent avait bien lieu d'encourager leurs initiateurs. Néanmoins, leur résultat ne fut autre que d'apporter une organisation intelligente au pacte colonial, et le vieux système restait toujours debout dans ses applications rigoureuses, l'exclusion de l'étranger demeurait toujours le dogme inviolable auquel il ne fallait point toucher. Au début du xix^e siècle, cette règle elle-même fut entraînée par les progrès de l'œuvre réformatrice : une ordonnance royale de 1809 ouvrit enfin l'île de Cuba au commerce de toutes les nations. Tandis que le pacte colonial conservait toute la rigidité de ses principes dans les colonies françaises et anglaises, les planteurs cubains obtinrent l'avantage, moyennant des taxes légères, de la libre vente de leurs produits, du libre achat de leurs consommations, du libre accès de tous les pavillons. Une telle mesure, c'était l'élargissement des débouchés commerciaux, non seulement dans la métropole, mais dans toutes les contrées qui n'avaient pas de colonies à sucre et que le pacte colonial anglais ou français empêchait de se fournir dans les îles voisines des Antilles. La Havane devint un grand port, où fréquentaient chaque année 6.000 vaisseaux de tout pavillon, et les Cubains dans leur gratitude dressèrent la statue de Ferdinand VII sur la plus belle place de leur capitale.

En 1815, ce fut au tour de Porto-Rico de recevoir

les bienfaits d'une législation libérale. Non seulement l'on ne ferma plus la porte aux étrangers, mais l'on accueillit leur immigration par des faveurs ; chacun d'eux reçut une concession de quatre fanègues et demi (2 hectares 50 ares) à condition de les cultiver, et l'on ajouta même une quantité moitié moindre par chaque esclave employé. De même qu'à Cuba, les bons effets de la réforme ne trompèrent pas l'attente ; « en quinze ans, dit MÉRIVALE, la population doubla, et, en 1840, elle dépassait 400.000 âmes sur une surface de 4.000 milles carrés.... Dans les mêmes vingt années, les exportations furent quadruplées ; dès 1830, l'exportation du sucre était à Porto-Rico moitié aussi grande qu'à la Jamaïque¹. »

L'Espagne ne connut pas longtemps cette heureuse prospérité de ses colonies. Déjà, au moment même où Cuba et Porto-Rico prenaient un essor inattendu, la métropole, sur un autre point de l'Amérique, portait cruellement le poids de ses fautes et voyait tomber pièce à pièce son magnifique empire. Durant trois siècles de domination sur les colonies de l'Amérique méridionale, l'Espagne n'avait su leur inspirer d'autre sentiment que la révolte et la haine ; aussi, lorsque les armées françaises envahirent le sol de l'Espagne, les colonies répondirent à l'appel de leur célèbre libérateur, Bolivar, et profitèrent du désarroi métropolitain pour conquérir leur indépendance. La Co-

¹ MÉRIVALE, *op. cit.*, p. 40.

lombie, le Chili, le Pérou se détachèrent l'un après l'autre de la mère patrie, le Mexique lui-même secoua le joug abhorré et il ne resta plus que la mémoire de ce fameux empire, dans les limites duquel le soleil ne se couchait pas.

En 1868 eut lieu la première révolution de Cuba. C'était l'époque où la France et l'Angleterre, abandonnant les principes surannés du pacte colonial, venaient d'accorder à leurs possessions la plénitude de la liberté du commerce. Cependant Cuba en était toujours au tarif de 1815, acquittant sur les différents articles des droits gradués de 7 1/2 à 33 1/2 p. 100 *ad valorem*. La situation n'était plus égale avec les colonies de l'étranger, et ce tarif qu'elle avait reçu jadis avec tant de reconnaissance lui parut dès lors d'une insupportable oppression ; elle vit avec amertume les Etats-Unis, qui lui achetaient jadis 62 p. 100 de sa production sucrière, délaisser le marché de la Havane et donner leur clientèle aux colons plus favorisés de la Jamaïque et des Antilles françaises. « Les planteurs devaient payer fort cher les farines, le fer, les tissus, tous les objets utiles à l'existence et à la fabrication, et ils se trouvaient pour la vente, sur le grand marché d'Amérique, dans des conditions beaucoup plus mauvaises que leurs concurrents des îles voisines. Quand les intérêts des colons sont aussi manifestement lésés, le loyalisme ne tarde pas à disparaître¹. » Le loyalisme ne subsista guère en effet ;

¹ Cf. Paul Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 259.

la révolte éclata ; durant dix années, la perle des Antilles fut à feu et à sang. Quand, en 1878, le maréchal Martinez Campos put enfin rétablir la paix, cette longue période de guerre avait produit des conséquences désastreuses : en 1883, la production sucrière était tombée à 400 millions de kilogrammes, au lieu de 700 millions avant la guerre ; les exportations aux Etats-Unis n'étaient plus que de 330 millions au lieu de 430 millions en 1874¹. Comment une semblable compression de la vitalité économique eût-elle amené l'apaisement dont la malheureuse colonie avait un si grand besoin ? Et faut-il s'étonner que le feu qui couvait encore se soit rallumé dans une nouvelle insurrection plus terrible que la première ? Cette fois, les Etats-Unis, à qui la prospérité de Cuba importait à un si haut point, n'ont pas reculé devant la guerre pour obtenir la satisfaction de ses intérêts, et l'Espagne vaincue a été obligée de reconnaître l'indépendance de sa plus belle colonie².

Ainsi s'abîma la puissance coloniale de l'Espagne, pour n'avoir pas su consentir à l'heure opportune l'abolition du vieux système colonial, rejeté par les progrès de la science et par les enseignements de la

¹ Ces chiffres ont été apportés à la tribune du Sénat espagnol par M. Ruiz-Gomez. Cf. Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 266.

² L'Espagne perdit en même temps les Philippines, dont le régime douanier avait subi, au cours du siècle, des modifications parallèles, et qui avaient, lors de la dernière guerre, les mêmes griefs que Cuba.

pratique au rang des plus néfastes erreurs des siècles passés. En terminant cette malheureuse histoire, l'on ne peut que s'associer à ces paroles d'un éminent économiste : « Les Espagnols auront eu le mérite de peupler près de la moitié du Nouveau Monde, mais ils n'auront pu le conserver parce qu'ils ont oublié qu'une colonie n'est pas faite pour engraisser des fonctionnaires et pour rester fermée au commerce étranger¹. »

CHAPITRE III.— **Le Pacte Colonial en Hollande.**

Lorsque Grotius, dans un célèbre ouvrage, éleva la protestation éclatante du droit des gens contre le monopole maritime de l'Espagne et du Portugal, il ne pensait pas que la Hollande pour son propre compte dût abandonner les idées régnantes. « *Mare liberum* », avait dit le grand publiciste, et cependant aussitôt que le voyage de Cornélius Houtman eut jeté les bases premières de la domination néerlandaise aux Indes orientales, la mer n'y demeura pas moins obstinément close aux infiltrations européennes. En Hollande comme chez les autres nations, le système colonial devait avoir sa longue histoire plusieurs fois séculaire, mais il présenta ce caractère particulier que, tandis qu'en Espagne et en Portugal

¹ Cf. Paul Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 266.

les compagnies privilégiées apparurent seulement à une époque tardive, et comme un dernier remède à une situation désastreuse, la Hollande mit en elles dès la première heure toutes ses espérances de colonisation.

Nous allons tracer le tableau rapide des évolutions de la politique coloniale hollandaise, en nous conformant aux divisions géographiques de ses applications, c'est-à-dire en nous portant tour à tour aux Indes orientales et aux Indes occidentales.

C'est le 20 mars 1602 que la célèbre compagnie des Indes orientales sortit du vote des Etats-Généraux. A peine entrée en activité, elle commença la pratique du système colonial en ses deux manifestations essentielles, à savoir la chasse à l'étranger et l'exploitation de l'indigène. Elle trouva la domination portugaise appuyée sur une existence séculaire, mais cette domination arrogante et tyrannique n'avait pas su mériter l'affection des peuplades indiennes et elle fut rapidement détruite à la suite de quelques combats meurtriers. La Compagnie se tourna ensuite contre les Anglais, possesseurs de factoreries peu nombreuses à Java et dans l'archipel des Moluques : en 1618, l'amiral Jean Koen conduit une expédition à Java, chasse les Anglais hors de l'île, et bâtit sur les décombres de Jacatra réduite en cendres la nouvelle cité de Batavia ; l'année suivante, les établissements de Banda furent pillés et

livrés aux flammes, puis les Anglais, en 1623, furent poursuivis dans leur dernière retraite, à Amboine, où leurs cruels ennemis les massacrèrent tous, excepté quatre. Avec une pareille intolérance, est-il surprenant que notre compagnie française des Moluques ait bien vite sombré dans un lamentable échec ? Les Chinois eux-mêmes eurent à souffrir de l'exclusivisme hollandais et ils durent payer de grosses redevances pour continuer l'exercice du cabotage dans l'archipel indien.

Ce qui attirait par-dessus tout la Hollande aux Indes orientales, et ce qui la portait à de tels actes de féroce jalousie, c'était l'existence des précieuses épices dont se couvrait la surface des îles océaniques. La Compagnie s'exagéra d'une façon extraordinaire l'importance de ces denrées, et, pour en retenir à tout jamais le monopole, pour en conserver le prix au taux le plus élevé possible, elle adopta une conduite que l'on cite avec juste raison comme un témoignage de l'esprit étroit qui animait la politique commerciale du temps. Elle fit la guerre à la nature elle-même en ne laissant subsister ses présents que là où elle croyait pouvoir en conserver la jouissance exclusive et en les anéantissant partout ailleurs. Un de ses ordres restreignit la culture du muscadier à l'île de Banda, un autre celle du giroflier à l'île d'Amboine. Dans toutes les autres Moluques, ces arbres devaient être détruits par le

fer et le feu, et toute plantation nouvelle fut interdite sous les peines les plus cruelles; on conclut à ce sujet des traités avec les indigènes, qui furent ainsi dépouillés d'un des droits les plus naturels à l'homme et qui obligèrent par leurs infractions les agents de la Compagnie à prendre souvent les armes¹.

Une telle politique, c'était le pacte colonial dans toute sa rigueur; ce furent aussi ses conséquences malheureuses dans toute leur étendue. Par la restriction artificielle de la production, l'on n'envoyait en Hollande que de rares épices, dont la cherté permanente était singulièrement nuisible au consommateur; la gêne qui en résulta eut son douloureux écho dans la métropole dès le premier renouvellement de la charte de la compagnie; il y eut alors tout un parti qui accusa les privilégiés de sacrifier à leurs bénéfices les intérêts supérieurs de la mère patrie, et Jean de Witt lui-même se mit à la tête du mouvement qui demandait l'ouverture du commerce de l'Inde à tous ses compatriotes. Le monopole, d'autre part, n'allait pas sans obliger la Compagnie à des frais considérables de surveillance; elle dut entretenir à ses gages une armée nombreuse de fonctionnaires et placer sur toute l'étendue de ses possessions des établissements dont le produit était nul, et dont la seule utilité était d'écarter les contre-

¹ Cf. Schérer, *op. cit.*, p. 259.

bandiers des puissances rivales; aussi quand les débouchés de la Compagnie furent atteints par la découverte de nouveaux centres de la production des épices, elle vit annuellement son budget se solder par un déficit de plusieurs millions. Enfin les Anglais, et en général toutes les nations, n'oublièrent pas les procédés draconiens dont ils avaient eu à souffrir aux Indes orientales; ils dirent adieu pour longtemps à ces régions inhospitalières et ils découvrirent sur les côtes de Guinée de magnifiques territoires, dont le sol fertile fournissait à profusion lui aussi les muscades et les clous de girofle. La Hollande fut, au ^{xvii}^e siècle, l'objet de la haine de tous les peuples, elle eut à supporter les attaques continues de la France et de l'Angleterre, et son hégémonie commerciale reçut enfin une mortelle atteinte lorsque Cromwell édicta son fameux acte de navigation.

La concurrence de nouvelles terres, la fermeture de ses principaux débouchés, et, par-dessus tout, les vices d'une administration sans scrupule, c'étaient là des causes trop puissantes de décadence pour que la Compagnie sût y résister; déjà, en 1741, le baron d'Imhoff, gouverneur général de Batavia, demandait la libre ouverture du commerce de l'Inde à tous les nationaux ¹, et, lors de la fondation de la

¹ Mais, peu logique en cela, le baron d'Imhoff voulait ré-

République Batave, en 1798, la Compagnie sombra définitivement, laissant à la charge de l'Etat une énorme dette de 112 millions de florins.

Pour aucune institution, il ne fut plus à propos de parler de grandeur et de décadence ; pendant tout le xviii^e siècle, la Compagnie connut une ère de merveilleuse splendeur, elle fut en Europe la reine incontestée du marché colonial ; mais l'époque suivante lui ménagea de tristes retours de fortune, tant il est vrai que le pacte colonial ne put jamais asseoir une prospérité durable, et qu'il traîna toujours à sa suite un cortège de néfastes conséquences, dont ses propres initiateurs devinrent à leur tour les victimes.

Telle fut l'histoire du pacte colonial dans les Indes orientales au moment de son application la plus rigoureuse. Le xix^e siècle nous offre le spectacle d'une évolution graduelle, mais lente, de la politique hollandaise vers la liberté. En 1824, la société du commerce néerlandais fut établie sur les ruines de l'ancienne compagnie, mais elle vécut d'une existence éphémère et bientôt le gouvernement de la métropole prit directement entre les mains l'exploitation et le commerce de ses colonies indiennes. Toutes les cultures devinrent alors des cultures gouvernementales,

server à la Compagnie le commerce exclusif des épices. Cf. Bonnassieux, *Les grandes Compagnies de commerce*, p. 58.

auxquelles le général Van den Bosch prêta une forte organisation en établissant le régime des corvées. A partir de 1850, le gouvernement limita son monopole aux denrées les plus lucratives, le sucre et le café, et l'activité particulière reçut un vaste champ à son expansion dans les cultures, désormais libres, du thé, du tabac, de l'indigo, de la cochenille et de la canelle.

Enfin, le vieux système colonial fut lui-même entamé, avec timidité d'abord, puis résolument : en 1850, on restreignit le monopole de navigation ; une ordonnance de 1858 ouvrit au commerce général les seize principaux ports de l'île de Java ; puis l'on y atténua les droits différentiels et les surtaxes de pavillon qui favorisaient aux dépens des colonies la marine métropolitaine et qui disparurent complètement en 1874. Le caractère libéral du nouveau régime a eu pour effet de supprimer l'intermédiaire de la métropole et de lui ôter ainsi une source de bénéfices considérables. Mais le commerce général de Java, et par suite la richesse de l'île, s'est accru dans une proportion merveilleuse ; qu'on en juge par cette seule constatation que le commerce du sucre avec la Grande-Bretagne s'est élevé, au lendemain de la réforme, de 9.295.000 florins à 15.869.000 florins et qu'il atteignait, en 1877, 22 millions florins¹.

¹ Cf. Leroy-Beaulieu, *Colonisation chez les peuples modernes*, p. 286 et s.

Nous avons terminé l'étude du pacte colonial aux Indes orientales ; il nous reste maintenant à l'étudier dans la deuxième sphère de son application, c'est-à-dire aux Antilles et dans l'Amérique du Sud. Là, son organisation ne fut pas remarquable et nous nous bornerons à lui consacrer une esquisse rapide.

C'est en 1621 que fut créée la Compagnie des Indes occidentales, avec le privilège exclusif du commerce dans toute la partie du globe située entre le tropique du Cancer et la pointe de Terre-Neuve, entre le cap de Bonne-Espérance et le détroit de Magellan. La physionomie de ses domaines se présentait comme profondément différente de celle des possessions asiatiques de la compagnie rivale : d'immenses territoires incultes, des populations sauvages, des relations intercoloniales inexistantes, et, par-dessus tout, la puissance de l'Espagne fermement assise, telles furent les observations que Willelm Usselinx rapporta de son voyage en Amérique, et tels furent aussi les éléments sur lesquels la compagnie nouvelle dut édifier sa fortune. La mise en valeur d'un pareil domaine exigeait le travail de bien des années, en même temps que la dépense préalable de bien des millions de florins. Et pourtant, dès les premières années de son existence, l'on put voir la compagnie distribuer de magnifiques dividendes de 25, de 50 et même 100 p. 100, et ses actions atteignirent une cote plus élevée que celle de la Compagnie des Indes orientales, alors

dans la plus belle période de sa gloire. D'où vient cette anomalie ? Elle s'explique par l'activité de la course et de la contrebande, qui firent alors une guerre impitoyable aux navires des autres puissances et principalement de l'Espagne. De 1623 à 1636, la compagnie ne mit pas en mer moins de 800 navires avec lesquels elle prit à l'ennemi 545 bâtiments, entre autres, en 1628, ce que l'on appelait la flotte d'argent ; et tandis que les dépenses d'armement furent en cette période de 45 millions, la valeur des prises s'éleva à 90 millions¹.

Quand la Hollande, en 1634, se fut emparée de Curaçao, Bénéaire, Aves et Aruba, puis, quarante ans plus tard, de Saint-Martin et de Saint-Eustache, elle y établit de vastes dépôts de contrebande, et ces îles reçurent de ce caractère une notable atténuation du système colonial. Pour entretenir l'activité de la contrebande, il fallait permettre aux marchandises d'entrer le plus librement possible, afin d'être reversées ensuite avec avantage sur les colonies de l'Espagne et du Portugal. En 1653, les Etats-Généraux réduisirent beaucoup les droits d'entrée et de sortie à Curaçao ; plus tard, il en fut de même à Saint-Eustache, qui obtint d'ailleurs la franchise complète de son port au milieu du xviii^e siècle.

La contrebande et la course, c'est là le chapitre le plus important de l'histoire de la Compagnie des

¹ Cf. Schérer, *op. cit.*, p. 274.

Indes occidentales ; elle y trouva la source d'une rapide fortune, qui chancela bien vite dès que son ambition la porta vers des œuvres plus durables et plus nobles. On le vit bien au Brésil et dans la Guyane, lorsque la Compagnie voulut y jeter les bases d'un puissant empire, analogue à celui de sa rivale de l'autre hémisphère.

Le Brésil, victime impatiente de la tyrannie de l'Espagne, ne demandait qu'à respirer plus librement sous de nouveaux maîtres. Une petite armée de 3.500 hommes, sous le commandement de l'amiral Lonk, suffit à y établir l'influence hollandaise, et les dernières résistances s'éteignirent sans difficultés, dès que la compagnie eut pris l'engagement d'atténuer les rigueurs du système colonial. Le commerce de la colonie fut déclaré librement ouvert à tous les citoyens hollandais, mais ce fut là bien moins une concession généreuse qu'une mesure prise sous l'empire de la nécessité : la Compagnie, en effet, préoccupée avant toutes choses de distribuer de gros dividendes, avait toujours négligé de faire des économies, et le jour où l'exploitation d'un vaste empire, à peine né à la vie économique, sollicita des avances considérables, la Compagnie se trouva dépourvue des réserves nécessaires à l'établissement de son monopole ; et d'ailleurs elle maintint toujours à ses navires le privilège exclusif du transport de toutes les marchandises. Le nouveau régime ne ré-

pondit pas aux aspirations libérales des Brésiliens ; ils profitèrent du retour du Portugal à son indépendance pour secouer le joug de la Hollande et se redonner spontanément à leurs premiers maîtres.

Il est impossible de s'étendre sur l'œuvre de la Compagnie dans la Guyane : cette œuvre fut nulle ¹. En ce territoire sauvage et malsain, la nature avait multiplié les obstacles à la colonisation, et, plus encore qu'au Brésil, il eût été nécessaire d'accomplir de gros sacrifices préalables, en rasant les forêts immenses, en desséchant les plaines marécageuses, en parant à l'aide de travaux d'art au danger de fréquentes inondations. Une semblable tâche dépassait beaucoup les forces de la Compagnie ; elle aimait mieux alimenter ses dividendes à la source précaire et toujours plus restreinte de la contrebande, et c'est seulement au lendemain de sa dissolution que l'initiative désormais libre des particuliers trouva l'énergie de renouveler le prodige accompli dans la métropole, en gagnant des milliers d'hectares à l'envahissement des flots de la mer. Mais il fallut attendre de bien longues années avant que s'ouvrit l'ère heureuse de la liberté. En 1674, la Compagnie des Indes occidentales atteignit le dernier terme de la

¹ Ce fut d'abord la Compagnie de Surinam elle-même qui exerça le monopole, puis elle céda son privilège à la Compagnie des Indes occidentales, en 1682. Cf. Bonnassieux, *Les grandes compagnies de commerce*, p. 77.

décomposition, et les Etats-Généraux lui substituèrent une compagnie nouvelle qui montra la même impuissance et la même inutilité. Enfin, aux derniers jours du ^{xviii}^e siècle, une loi bienfaisante de 1790 permit à tous les citoyens de la métropole le libre commerce avec l'Amérique et l'Afrique.

Cependant, la marine de la métropole avait été précipitée dans la plus complète décadence ; l'acte de navigation de Cromwell avait produit son œuvre et la puissance maritime de l'Angleterre avait définitivement écrasé celle de sa rivale. Pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, l'Angleterre s'empara de la Guyane et ne la rendit que mutilée en 1814. La Hollande comprit alors qu'elle ne pouvait maintenir plus longtemps le système colonial dans ses possessions d'Amérique. Elle fit de ses petites colonies de la mer des Antilles des ports francs, et la Guyane fut admise à la réciprocité du droit commun international : le régime des douanes à Surinam fut désormais la franchise complète à l'égard des Etats dont les traités accordent l'égalité au pavillon néerlandais et l'assimilent au pavillon national ¹.

Ainsi s'éteignit, au ^{xix}^e siècle, le pacte colonial dans toutes les possessions de la Hollande. En Amérique comme dans l'archipel indien, il avait été pratiqué avec une rigueur qui ne le cédait en rien

¹ Cf. de Chazelles, *Etude sur le système colonial*, p. 32.

à la rigueur du système colonial de l'Espagne, et s'il connut une plus haute prospérité, il le dut au merveilleux génie commercial des Hollandais, et à ce fait qu'il ne fut pas aggravé, comme dans l'Amérique espagnole, par une double tyrannie politique et religieuse.

CHAPITRE IV. — **Le Pacte colonial en Angleterre.**

L'Angleterre, qui devait être au ^{xix}^e siècle la patrie du libre-échange et de l'autonomie coloniale, se montra jadis métropole rigoureuse à l'égal de l'Espagne, du Portugal et de la Hollande. Sous le règne d'Elisabeth, quand le génie commercial de la nation anglaise se manifesta dans le brillant essor de la marine et du trafic étranger, il n'échappa point à l'universel prestige des idées mercantiles; il se donna de tous ses efforts à la recherche du métal précieux, et comme la nature n'avait pas prodigué les richesses minières dans les colonies anglaises, aussi bien ce ne fut pas de l'or et de l'argent que leur demanda la métropole, mais elle voulut les faire concourir sous une habile réglementation à ce qui était alors le but suprême de la politique, c'est-à-dire à l'établissement d'une balance favorable. Le pacte colonial devint la règle commune des possessions

anglaises, mais il ne présenta pas les mêmes caractères aux Indes orientales et aux Indes occidentales, et il convient de l'étudier séparément sur ces deux terrains.

§ 1. — *Aux Indes orientales*

Aux Indes orientales, l'histoire de la domination anglaise se résume dans l'histoire d'une célèbre Compagnie, fondée en l'année 1600, sous le nom de « Société des marchands de Londres trafiquant aux Indes orientales » ; la reine Elisabeth lui accordait dans une charte le privilège exclusif du commerce avec tous les pays d'Asie, d'Afrique et d'Amérique, situés au delà du cap de Bonne-Espérance jusqu'au détroit de Magellan.

Ce n'est pas dès le premier jour que la Compagnie entra dans la paisible jouissance de ses domaines, car, en ce temps de farouche exclusivisme, il fallait que le monopole vainquît le monopole, et une nation devait établir son influence dans les mers éloignées sur la ruine des influences étrangères. La Compagnie se heurta d'abord à la domination portugaise, appuyée sur la bulle d'Alexandre VI et sur les droits d'un établissement séculaire, mais singulièrement énervée par un exercice violent et tyrannique. Aussi la haine des populations de l'Inde pour leurs premiers maîtres, et surtout l'alliance effective du belliqueux souverain de la Perse, Schah Abbas,

permirent à la Compagnie anglaise de s'assurer une facile victoire sur ses concurrents portugais; elle les frappa au cœur même de leur puissance, dans cette riche cité d'Ormus, qui était alors la reine du commerce asiatique; Ormus fut prise et livrée aux flammes, et avec elle tomba l'influence portugaise aux Indes orientales.

Contre la Hollande, alors au faite de sa grandeur maritime, la lutte fut plus longue et plus opiniâtre. Nous en avons vu les sanglantes péripéties dans le chapitre consacré à la Hollande, et nous ne rappellerons par les destructions successives de tous les établissements anglais aux Moluques et dans l'île de Java. La vivacité de la lutte nous est révélée par le fait suivant : Jusqu'à l'année 1620, la Compagnie anglaise avait expédié dans l'Inde 79 navires, mais 43 seulement étaient revenus en bon état dans la métropole, tous les autres avaient péri ou avaient été capturés par les Hollandais¹. Il en fut ainsi durant toute la première moitié du XVII^e siècle, mais lorsque Cromwell eut remporté ses brillantes victoires sur la Hollande, le respect du nom anglais s'étendit de l'Europe jusqu'aux Indes orientales et la Compagnie put désormais exercer son commerce en toute liberté.

Ce n'est que bien plus tard qu'elle se trouva en face d'une rivalité nouvelle, quand le démembre-

¹ Cf. Schérer, *op. cit.*, p. 376.

ment de l'empire du grand Mogol permit d'étendre l'influence anglaise jusqu'au centre même du territoire de l'Inde; il y eut alors, entre la Compagnie anglaise et la Compagnie française, une lutte ardente qui dura plusieurs années et fit livrer bien des batailles; nos compatriotes Dupleix et La Bourdonnais y déployèrent une admirable énergie, mais ils ne reçurent pas l'appui nécessaire du gouvernement débile de Louis XV; la Compagnie française dut s'avouer vaincue et le traité de Paris ne nous laissa que quelques débris de nos anciennes possessions.

Fermé à l'étranger, le commerce de l'Inde ne l'était pas moins à tous les Anglais qui n'étaient pas des agents de la Compagnie. Mais cela ne fut vrai qu'en principe; dans le fait, la prohibition se trouva singulièrement atténuée au cours des âges. Chaque fois que la Compagnie sollicitait le renouvellement de sa charte, c'était l'occasion pour la métropole de lui imposer quelque sacrifice pécuniaire ou quelque diminution de son privilège. Ainsi en fut-il en 1635, quand Charles I permit à sir W. Courten, en même temps qu'à plusieurs autres personnes, de trafiquer dans toutes les parties de l'Inde où la Compagnie n'entretenait pas de relations suivies. Au lendemain de la guerre avec la Hollande, le commerce fut même entièrement libre et ouvert sans réserve à la spéculation des particuliers; mais les avanies

que subirent les négociants anglais dans la mer des Indes montrèrent la nécessité d'y créer une puissance politique capable de faire face à la rivalité des Hollandais. Aussi rétablit-on, en 1657, le privilège de la Compagnie, mais ce ne fut pas sans y faire plus d'une brèche importante : désormais la Compagnie dut laisser les négociants particuliers se livrer au commerce de l'Asie, et cela de deux façons : 1^o en leur accordant des permis de navigation ; 2^o en leur délivrant des parts d'intérêt dans le chargement des navires¹. Et d'ailleurs, cette charte nouvelle était dépourvue de la sanction législative ; il en résulta qu'un grand nombre de particuliers se livrèrent dans le ressort de la Compagnie à une sorte de commerce interlope, dont l'exercice offrait aux délinquants une sécurité à peu près entière, car c'est seulement au cas de flagrant délit que la Compagnie avait le droit de saisir les cargaisons frauduleuses. En 1697, l'avènement des idées républicaines ouvrit le commerce de l'Inde à tous les sujets anglais, sans que d'ailleurs la Compagnie cessât de mener une existence parallèle.

Dès lors, le régime commercial de l'Inde demeura le même durant tout le XVIII^e siècle ; les négociants particuliers poursuivirent leurs opérations en même temps que la Compagnie, et celle-ci leur abandonna

¹ Cf. Bonnassieux, *Les grandes Compagnies de commerce*, p. 103.

même tout à fait l'exercice du cabotage asiatique, ce que l'on appelait alors le commerce d'Inde en Inde.

Le xviii^e siècle fut aussi celui de l'application aux Indes orientales de l'une des mesures les plus caractéristiques du pacte colonial. La Compagnie trouvait l'une des sources les plus abondantes de ses revenus dans l'importation en Angleterre des soieries de l'Inde et de la Perse ; mais après la révocation de l'édit de Nantes, un grand nombre d'ouvriers français apportèrent à l'Angleterre le secret de la fabrication de ces riches étoffes ; ils perfectionnèrent rapidement une industrie jusque-là dans l'enfance et le gouvernement, heureux de porter un coup à la France, se rendit à leurs vœux en leur accordant le monopole du marché national. Un acte du Parlement, en 1697, prohiba l'importation de toutes les soieries étrangères, et peu d'années après, en 1700 et 1721, cette prohibition fut même étendue aux soieries de l'Inde et de la Perse, ainsi qu'aux étoffes de coton peint et imprimé, objet pour la Compagnie du commerce le plus avantageux. On permit toutefois et même on favorisa l'importation de ces tissus pour la réexportation ¹.

Au xix^e siècle, nous voyons le monopole de la Compagnie se restreindre à chaque renouvellement de la charte, jusqu'à l'année 1858 qui est celle de la

¹ Cf. Schérer, *op. cit.*, p. 391.

suppression définitive de la Compagnie. En 1813, le privilège exclusif du commerce du thé avec la Chine était tout ce qui subsistait du monopole rigoureux de la première heure; ce dernier fut lui-même entraîné, en 1833, à la suite d'une longue enquête de quatre années qui aboutit à une seconde mesure encore plus importante: le Parlement prit l'initiative d'entamer pour la première fois la règle fondamentale du système colonial, en donnant accès dans les ports de l'Inde à tous les vaisseaux des puissances unies avec l'Angleterre par des traités de commerce. Enfin, en 1849, la politique anglaise revêtit un caractère tout à fait libéral, quand elle déclara francs et libres tous les ports de l'Inde ¹.

Une violente révolte éclata dans la péninsule anglaise au cours de l'année 1857. La Compagnie ne sut ni la prévenir, ni la réprimer, et ses détracteurs, déjà fort indisposés par la modicité de ses dividendes, se trouvèrent de la sorte armés d'un nouveau grief. Le gouvernement de Londres entendit leurs protestations: une loi du 2 août 1858 réunit à la couronne tous les pouvoirs de la société qui, d'ailleurs, exista toujours comme association commerciale en ce sens que le vice-roi prélève chaque année sur les revenus de l'Inde les fonds nécessaires au paiement des dividendes afférents aux actions de la Compagnie.

¹ Cf. Bonnassieux, *op. cit.*, p. 118.

La disparition de la Compagnie n'eut pas pour conséquence immédiate l'établissement d'un régime économique plus libéral ; au lendemain de la catastrophe, le gouvernement de l'Inde eut même à faire face à des dépenses extraordinaires et il dut se procurer des ressources au moyen d'une élévation considérable des droits de douane ; ce n'est que tout récemment que nous l'avons vu adopter une politique commerciale nettement libre-échangiste lors de la suppression, en 1883, de toute une série de droits *ad valorem* ¹.

Telle fut l'évolution de la politique anglaise aux Indes orientales ; caractérisée à l'origine par une pratique absolue du système colonial, elle s'est progressivement atténuée jusqu'à la fin du xix^e siècle, d'abord au profit des négociants anglais que l'on admit à l'exercice d'un commerce parallèle à celui de la compagnie, puis au profit de la concurrence étrangère.

Quelle a été l'influence d'un pareil changement sur la direction du commerce extérieur de l'Inde ? La valeur totale des échanges s'élevait, pour l'année fiscale 1880-1881, au chiffre considérable de 3.544.941.125 francs ; en 1861, elle n'atteignait pas la moitié de ce chiffre ; mais ce développement du trafic n'a pas le moins du monde altéré la situation prépondérante de l'Angleterre ; elle occupe de très loin la première place ; en effet, la vente du coton et l'achat des étofes

¹ Cf. Bonnassieux, *op. cit.*, p. 130.

fes représentent un mouvement d'échange de plus de 1.500 millions. « Profitant de la plus grosse part du commerce de l'Inde, les Anglais en sont aussi les intermédiaires. C'est à eux qu'appartiennent les trois quarts des navires qui apportent et remportent marchandises et denrées, et grâce aux bateaux à vapeur qu'ils ont construits spécialement pour le passage du canal de Suez, ils se sont emparés du monopole comme chargeurs. Le nombre des bâtiments qu'ils emploient pour la navigation entre la Grande-Bretagne et les ports de l'Inde, Bombay, Calcutta, Madras, Rangoun, Karatchi, a diminué pendant les vingt dernières années, mais leur capacité s'est accrue et les voyages se sont suivis de plus près, les bateaux à vapeur ayant pris en grande partie la place des voiliers; quoique beaucoup moins nombreux, ils représentent déjà plus de la moitié du tonnage. En outre, 4.000 embarcations montées par les indigènes longent le littoral en touchant de port à port¹. »

§ 2. — *En Amérique.*

« Le seul usage des colonies de l'Amérique et des Indes occidentales, c'est le monopole de leur consommation et le transport de leurs produits. » Cette phrase bien souvent rappelée de lord Sheffield nous montre que le système colonial régna dans le Nou-

¹ Cf. Elisée Reclus, *Géographie universelle*, tome VIII, p. 603.

veau-Monde comme il avait régné sur les bords du Gange. Mais il y fut l'objet d'une application plus intelligente que dans toute autre colonie américaine, si ce n'est toutefois celles de la France.

Adam Smith se félicite grandement que son pays n'ait pas resserré le commerce des Antilles et de l'Amérique entre les mains d'une compagnie privilégiée ou de quelques négociants d'un port unique de la métropole. « Pour la manière de disposer de leur produit surabondant ou de ce qui excède leur propre consommation, les colonies anglaises ont été le plus favorisées et ont toujours joui d'un marché plus étendu que n'ont fait celles de toutes les autres nations d'Europe. » En effet, l'Angleterre a laissé le commerce de ses colonies libre à tous ses sujets, « lesquels peuvent le faire de tous les différents ports de la mère patrie, et n'ont besoin d'autre permission que des formalités ordinaires de la douane. Dans ce cas, le nombre et la position des différents commerçants répandus dans toutes les parties du pays les mettent dans l'impossibilité de former entre eux une ligue générale et la concurrence suffit pour les empêcher de faire des prix exorbitants. Au moyen d'une politique aussi franche, les colonies sont à même de vendre leurs produits ainsi que d'acheter les marchandises de l'Europe à des prix raisonnables. Or, depuis la dissolution de la Compagnie de Plymouth, arrivée à une époque où nos colonies n'étaient en-

core que dans leur enfance, cette politique a toujours été celle de l'Angleterre¹. »

Il y eut même un moment où les possessions anglaises vécurent sous un régime d'entière liberté : Ce fut pendant les premières années de leur existence, au début du xvii^e siècle. Elles ne relevèrent que d'elles-mêmes pour le choix de leurs débouchés comme de leurs centres d'approvisionnement, et les bâtiments de tout pavillon trouvèrent accès dans leurs ports ; la Virginie, pour ses tabacs, installa des dépôts à Flessingue et à Middelbourg. Comment ce fait put-il se produire à une époque où déjà l'Angleterre appliquait les théories mercantiles avec une scrupuleuse exactitude ? C'est que, justement, l'influence des théories mercantiles n'entra pour rien dans la fondation des colonies ; celles-ci durent leur naissance à la seule initiative de grands personnages de la métropole ou d'exilés volontaires fuyant les persécutions politiques et religieuses, et si le gouvernement de Londres intervint, ce fut seulement pour accorder dans une charte une sorte de consécration officielle à une œuvre absolument privée. Cette liberté illimitée profita surtout aux Hollandais, qui avaient la marine la plus puissante et les frets les plus avantageux ; « ils s'emparèrent de tout le commerce des colonies anglaises, y établirent par-

¹ *Richesse des nations*, tome II, liv. IV, chap. vii, p. 185 et 187.

tout leurs facteurs, et effectuèrent sur leurs navires les exportations comme les importations, à ce point que vers le milieu du xvii^e siècle le pavillon anglais était presque disparu des eaux de l'Amérique ¹ ».

Cette situation donna l'éveil à la métropole. Au lendemain de la période révolutionnaire, dès qu'elle eut retrouvé sous la direction puissante de Cromwell le calme nécessaire à la sauvegarde de ses intérêts extérieurs, elle entreprit de ruiner la suprématie économique de la Hollande, non seulement en Europe, mais jusque dans les mers lointaines de l'Amérique. Dès 1640, sir William Berkeley, gouverneur de la Virginie, reçut l'ordre de limiter à la métropole le commerce de cette province ; en 1645, le Parlement résolut d'affranchir de tout droit pendant trois ans les exportations d'Angleterre aux colonies, si celles-ci d'autre part voulaient bien réserver leurs exportations à des bâtiments anglais ; enfin, quelques années plus tard, fut édicté le fameux acte de navigation, expression la plus haute et la plus savante qu'ait jamais reçue le système colonial.

Il y a en fait deux actes de navigation, celui de Cromwell et celui de Charles II. En 1650, le Long Parlement rendit un premier statut, interdisant aux navires étrangers le commerce avec les colonies, à moins qu'ils n'eussent obtenu une licence du Conseil

¹ Schérer, *op. cit.*, p. 368.

d'Etat : le Protecteur eut l'initiative, et c'est à lui que l'on rapporte toute la gloire de l'établissement du système. Mais celui-ci ne trouva que plus tard sa formule intégrale et définitive, dans l'acte de 1660, édicté par Charles II dès la première année de son règne et qui mérita vraiment d'être appelé la « charte constitutionnelle de la marine anglaise ».

Voici le rapide exposé de ses dispositions. Toutes les marchandises provenant des colonies anglaises seront désormais transportées dans la métropole par des navires construits en Angleterre, appartenant à des sujets anglais, ayant un capitaine et les trois quarts de l'équipage anglais. Les productions coloniales sont rangées en deux catégories : d'une part, certaines marchandises formellement désignées — *enumerated commodities*, — auront pour unique débouché la mère patrie et les colonies britanniques ; la deuxième catégorie comprend toutes les marchandises non désignées par les règlements, — *non enumerated commodities*, — lesquelles pourront s'exporter directement dans tous les pays, pourvu que ce soit sur des navires remplissant les conditions exigées par l'acte de navigation ¹. Un statut de 1663 compléta cette organisation en décidant

¹ Un statut de George III aggrava cette disposition en restreignant l'exportation des marchandises non énumérées aux pays situés au sud du cap Finistère. « Les contrées de l'Europe situées au sud du cap Finistère, dit Adam Smith,

que toutes les marchandises européennes, même chargées sur des vaisseaux anglais, ne pourraient être transportées aux colonies qu'en partant de ports anglais, ce qui entraînait l'obligation d'un long circuit par la métropole ; en même temps, on restreignit aux seuls citoyens de l'Angleterre l'exercice des professions commerciales aux colonies, de telle sorte que les nombreuses factoreries hollandaises furent absolument ruinées.

La transition était brusque pour les colonies de la pleine liberté de la première heure à cette organisation restrictive de l'acte de navigation ; elles s'y soumirent de très mauvaises grâce. La Virginie adressa une députation à Cromwell en 1656 et se souleva en 1676 ; le Massachusetts persista à ne pas reconnaître l'acte jusqu'en 1679, Rhode Island jusqu'en 1700.

En vérité, les marchandises non énumérées comprenaient des marchandises très importantes, dont une large production devait avoir la plus heureuse influence sur l'épanouissement de la richesse coloniale : c'étaient les grains de toute espèce, les planches, merrains et bois équarris, les viandes salées et le poisson. Adam Smith en fait la remarque ¹ :

ne sont pas des pays manufacturiers et notre politique jalouse a peu à craindre que les vaisseaux de nos colonies rapportent de ces pays des ouvrages manufacturés qui puissent nuire au débit des nôtres. » *Richesse des nations*, p. 192.

¹ *Op. cit.*, p. 190.

assurer au grain un prix rémunérateur, c'est encourager les colonies à en étendre la culture beaucoup au delà de ce qu'exige la consommation d'un pays faiblement peuplé, c'est les mettre à même de préparer ainsi de longue main une subsistance pour une population toujours croissante. Si le bois de la colonie jouit de débouchés étendus, les forêts seront entamées et la terre se défrichera rapidement. D'autre part, « il est nécessaire que le prix du bétail se trouve dans une certaine proportion avec celui du blé, avant qu'on puisse mettre en valeur la plus grande partie d'un pays ». Enfin, l'extension de la pêche n'a pas été le moindre facteur du développement maritime des colonies aussi bien que de la métropole.

Quant aux marchandises énumérées, elles sont de deux sortes, nous dit Adam Smith¹ : « La première comprend celles qui sont un produit particulier à l'Amérique et qui ne peuvent pas être ou au moins ne sont pas produites dans la mère patrie... La seconde sorte comprend celles qui ne sont pas un produit particulier à l'Amérique, mais qui sont ou peuvent être produites dans la mère patrie, quoique cependant pas en assez grande quantité pour fournir à la demande, laquelle est remplie principalement par l'étranger. » Or, c'étaient là toutes les marchandises de luxe, celles qui sous un régime li-

¹ *Ibidem*, p. 190.

béral eussent fait la fortune des colonies, et il n'est plus douteux que ces colonies éprouvèrent un véritable dommage du resserrement de leurs débouchés.

L'expérience des Antilles est à ce point de vue tout à fait concluante. Les Antilles anglaises, dont le premier développement avait été si brillant, perdirent, avec la liberté de leur commerce, la source directe de leur prospérité ; elles se montrèrent si inférieures à leurs rivales françaises qu'un relevé comparatif de 1742 signalait à l'avantage de celles-ci une différence de 679.000 quintaux dans la production sucrière¹. L'inquiétude gagna le Parlement qui ordonna une enquête, et il en ressortit que la gêne des colonies anglaises tenait bien moins à l'infériorité de leur sol, plus anciennement mis en culture, qu'à la charge onéreuse des impôts et des droits de douane, beaucoup plus lourde pour les colons de l'Angleterre que pour ceux de la France. Or, qu'advint-il de cette situation ? Les colonies de l'Amérique du Nord, clientes naturelles des Antilles anglaises, cessèrent d'y opérer leur fourniture pour aller demander un sucre et meilleur et moins cher aux planteurs favorisés de Saint-Domingue et de la Martinique. Les Antilles dénoncèrent ce trafic interlope comme la cause évidente de leur ruine. « C'était, disaient-elles, la seule explication de l'accroisse-

¹ Cf. Schérer, p. 429.

ment qu'avait pris la production dans les îles françaises à leur préjudice. La mélasse, auparavant, avait peu de valeur pour les planteurs français, le rhum qu'on en tirait étant prohibé en France dans l'intérêt de l'eau-de-vie. Maintenant, ce rhum trouvait le placement le plus avantageux dans les colonies de l'Amérique du Nord. L'argent que celle-ci recevait en paiement des produits qu'elle exportait dans les Antilles anglaises passait dans les mains des planteurs français, qui l'employaient à agrandir et à perfectionner de plus en plus leurs exportations¹. »

La métropole voulut satisfaire les deux parties, et, comme il arrive toujours, elle n'y réussit pas. Un statut de 1766 favorisa la production sucrière des Antilles anglaises par l'établissement de droits différentiels sur les sucres étrangers importés dans une colonie de l'Angleterre; en même temps, l'Amérique du Nord obtenait la permission d'exporter directement, sur ses navires, les sucres des colonies anglaises dans tous les pays situés au sud du cap Finistère. Les Antilles furent, de la sorte, entourées d'une protection effective, et elles connurent à nouveau leur activité première. La Jamaïque, surtout, devint une riche colonie, mais elle n'atteignit son plus haut développement qu'après avoir obtenu, en 1776, la franchise de son port pour le commerce avec les colonies étrangères, et plus tard, en 1780,

¹ Cf. Schérer, *op. cit.*, p. 432.

la permission d'un trafic direct avec l'Irlande ; dès lors, l'exportation de son sucre qui, avant 1772, n'avait pas dépassé 11.000 barriques, s'éleva bientôt à 78.000 barriques.

La limitation du commerce extérieur n'était pas cependant l'article le plus vexatoire du régime imposé aux colonies ; elles souffrirent davantage encore de l'interdiction de créer des manufactures. Le sucre étant une denrée de préparation facile, rien n'était plus naturel que les Antilles se livrassent elles-mêmes au raffinage ; mais l'existence d'une industrie coloniale blessait les plus fermes principes de la théorie mercantile ; il fallait favoriser de toutes manières l'industrie et la marine métropolitaine ; à la première on garantit le monopole du raffinage, et la seconde reçut l'avantage de transporter un produit brut. « Tandis que le sucre moscouade des colonies anglaises ne paie à l'importation que 6 shellings 4 deniers le quintal, le sucre blanc paie 1 livre 1 shelling 1 denier ; et quand il est raffiné double ou simple, en pains, il paie 4 livres 2 shellings 5 deniers 8 dixièmes. Lorsque ces droits énormes furent établis, la Grande-Bretagne était le seul, et elle est encore aujourd'hui le principal marché sur lequel peut être exporté le sucre de ses colonies. Ces droits équivalaient donc à une prohibition, d'abord de terrer ou raffiner le sucre pour tout marché étranger quelconque, et ensuite d'en terrer ou raffiner pour le marché, qui emporte

peut-être à lui seul plus des neuf dixièmes du produit total. Aussi les fabriques pour terrer ou raffiner le sucre, qui ont été très florissantes dans toutes les colonies françaises, n'ont guère été en activité dans celles de l'Angleterre que pour le marché des colonies elles-mêmes ¹. »

C'est cette organisation si contraire à la nature des choses qui inspirait à Brougham la saillie suivante : « Autant vaudrait, dit-il, interdire l'exportation de la farine des contrées à blé, bien pourvues en cours et chutes d'eau, et par conséquent en moulins hydrauliques, pour donner le monopole de la minoterie à une autre contrée pourvue seulement de moulins à vent ². »

La Nouvelle Angleterre était une contrée essentiellement agricole, et il ne pouvait être question pour elle de se couvrir de manufactures, ainsi que l'ont fait plus tard les Etats-Unis. Néanmoins, ses produits naturels la mettaient dans une situation favorable pour l'exercice de quelques industries. L'abondance des peaux de castors et de lièvres avait suscité une importante fabrication de chapeaux, qui, déjà, commençait à exporter ; mais les industriels de la métropole s'émurent et obtinrent du Parlement le statut draconien de 1732 : à l'avenir, personne ne pourrait fabriquer de chapeaux s'il ne jus-

¹ Cf. Adam Smith, p. 201.

² Cf. Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 127.

tifiait d'un apprentissage de sept années, et nul maître ne pourrait avoir plus de deux apprentis ni employer de nègres. Les mines de fer étant nombreuses et riches, il eût été bien facile aux colons de donner sur place au métal les premières transformations, mais la métropole décida de ne plus admettre le fer, sur son marché, qu'en barres ou en gueuses. Les mêmes prohibitions s'étendirent à la fabrication des lainages. Enfin, à partir de 1766, on renforça les restrictions primitives par une restriction nouvelle : on décida que les marchandises énumérées qui, d'après l'acte de navigation, pouvaient être exportées librement dans tous les pays, ne devraient plus être dirigées que dans les contrées situées au sud du cap Finistère, afin de ne pas apporter aux industries puissantes des nations septentrionales le bénéfice d'une matière première à bon marché.

On devine sans peine quelle profonde irritation devait susciter, dans les colonies, la rigueur oppressive de semblables dispositions. Dès le milieu du xviii^e siècle, commencèrent de grandir les germes de la révolte, et le voyageur suédois Peter Kalm, en 1748, put en remarquer l'existence au cours de sa visite dans l'Etat de New-York : « J'ai entendu dire, écrivait-il, non seulement à des personnes nées en Amérique, mais encore à des émigrants anglais, et cela ouvertement, que d'ici trente ou quarante ans, les colonies anglaises du Nord de l'Amérique forme-

ront un Etat indépendant de la mère patrie. » Aussi quand les difficultés s'engagèrent sur la question de l'impôt, la mesure était pleine et la rupture éclata. Il n'y eut alors qu'une même voix en Europe aussi bien qu'en Amérique, pour proclamer que l'indépendance de la colonie était la ruine du commerce métropolitain. Quand l'historien Gibbon refusa de recevoir Franklin, disant qu'il n'entendait pas avoir affaire à un rebelle, celui-ci fit répondre à l'historien qu'il lui procurerait les matériaux d'une nouvelle histoire, celle de la grandeur et de la décadence de l'Empire britannique¹. Seuls, Adam Smith et Josias Tucker eurent la perspicacité d'entrevoir l'avenir, c'est-à-dire le maintien et même l'extension du commerce entre l'Amérique et la Grande-Bretagne. En effet, ce commerce s'est multiplié, et sa part dans le commerce général est plus considérable que jamais. « En 1772, la valeur des exportations de l'Angleterre pour l'Amérique du Nord et les Indes occidentales s'éleva à 5.155.734 livres sterling (128.903.350 fr.); et avant l'interruption du commerce entre les deux pays, par suite de leurs querelles sur les droits des neutres, l'exportation de l'Angleterre pour l'Amérique seule s'était élevée à 12.000.000 livres sterling (300 millions de francs)² ».

¹ Cf. Thorold Rosers, *Interprétation économique de l'histoire*, p. 291.

² Cf. Buchanan, Note à *La Richesse des nations*, p. 234.

Tel fut le système colonial de l'Angleterre à l'époque de son application la plus rigoureuse. Mais l'esprit pratique de la nation anglaise lui apporta dans la suite de nombreuses atténuations. Jamais le gouvernement de Londres ne montra l'obstination aveugle de l'Espagne dans la pratique des théories mercantiles : il faut lui rendre cette justice que dès qu'il reconnut l'absurdité d'une règle, il ne craignit pas d'enfreindre les principes et d'abolir la règle funeste. Même à l'origine, ce fut un usage constant que les marchandises étrangères expédiées par la métropole aux colonies, bénéficièrent du même *drawback* que si la réexportation avait eu lieu pour un pays étranger ; toutefois, comme il arriva que certaines marchandises, même en passant par la métropole, coûtaient moins cher aux colonies que dans la métropole, on supprima, sous la reine Anne, le *drawback* sur le fer, puis, en 1763, on limita la restitution des droits aux vins, calicots non teints et mousselines. En 1730 et en 1735, on dispensa du circuit obligatoire par l'Angleterre les riz coloniaux transportés dans les pays situés au sud du cap Finistère, afin de leur permettre de soutenir la concurrence des riz de l'Égypte et de la Lombardie. L'année 1757 fut une année de grande cherté ; l'on admit alors les vaisseaux neutres eux-mêmes à l'exportation du blé d'Amérique en Europe, tout en maintenant l'obligation absolue de ne diriger ce blé que vers la seule Angleterre.

Toutefois, ce n'est qu'au ^{xix}^e siècle que se manifesta l'évolution radicale de la politique anglaise vers la liberté du commerce colonial. A la suite de l'indépendance des Etats-Unis et des colonies espagnoles, la situation économique de l'Angleterre, en même temps que la situation générale du commerce européen, s'était singulièrement modifiée. L'Amérique, devenue libre, ouvrait maintenant ses portes à toutes les nations de l'Europe et les conviait à venir chercher au lieu même de leur production les matières premières dont dépend la vitalité de l'industrie. Les denrées exotiques, offertes dès lors à profusion, n'étaient plus ces marchandises précieuses que se disputaient avec tant d'ardeur les métropoles des siècles passés ; il fallut bientôt demander à des combinaisons de tarif l'écoulement des produits coloniaux dont l'excès devenait un embarras pour les métropoles d'aujourd'hui. A mesure que le pacte colonial dépouillait la plus grande partie de ses avantages, le sens pratique de l'Angleterre lui montra que tous ses intérêts la portaient vers la liberté. Elle savait bien n'avoir rien à craindre de cette liberté ; son industrie puissante avait acquis durant les guerres de la Révolution et de l'Empire la supériorité sur toutes les industries étrangères. La marine, enrichie par le fret que lui donnaient les manufactures, se développait dans un essor parallèle et occupait toutes les avenues de la navigation interna-

tionale ; toutefois, elle eut à soutenir quelque temps une concurrence redoutable de la part de la marine des Etats-Unis, moins nombreuse, il est vrai, mais moins chère ; telle fut la raison qui empêcha l'Angleterre de supprimer aussi vite le pacte colonial dans ses possessions occidentales qu'elle l'avait fait dans ses colonies orientales.

C'est en des conditions aussi favorables à la liberté que l'Angleterre commença cette œuvre réformatrice à laquelle demeurent attachés les noms de Huskisson et de Robert Peel. Déjà, avant le gouvernement de ces deux ministres, l'acte célèbre de 1822 avait réglé les rapports des colonies d'Amérique avec les autres contrées américaines, en établissant la liberté des échanges mutuels pourvu qu'ils employassent l'intermédiaire de la marine britannique ou de celle des pays de provenance ou de destination ¹. Un deuxième acte de la même année permit aux colonies de communiquer directement avec les ports européens de l'Atlantique, de même qu'avec Malte, Gibraltar, Guernesey, etc..., où jusque-là elles n'avaient pu envoyer leurs produits qu'après le circuit en Angleterre ; mais à la différence du commerce avec les contrées américaines, le commerce avec les

¹ La venue de cet acte était opportune, car « d'après un relevé qui se trouve dans l'ouvrage de Bryan Edwards, dit Mérivale, 15.000 nègres périrent en 7 années dans la seule Jamaïque, par suite de la défense de s'approvisionner en Amérique. » *Op. cit.*, p. 80.

pays d'Europe ne pouvait s'effectuer que sous pavillon anglais.

Dès qu'il arriva au gouvernement, Huskisson y porta les idées libérales qu'il avait puisées dans son éducation française, parmi les maîtres de notre école physiocratique. Sous condition de réciprocité, il admit toutes les marines étrangères à réaliser les transports des colonies anglaises, en concurrence avec le pavillon national, tant pour l'importation des marchandises européennes que pour l'exportation des denrées coloniales; ces transports étaient assujettis à des droits variant de 7 1/2 à 30 p. 100, qui devaient être versés dans les caisses des colonies.

Les colonies étaient libres, dès lors, de réaliser leurs approvisionnements dans tout autre pays que la métropole; mais le pacte colonial est un système d'avantages réciproques; il stipule des faveurs au profit de la métropole à côté des faveurs réservées aux colonies, et dès lors que les unes disparaissent, n'est-il pas juste que les autres tombent à leur tour? Pourquoi l'ouvrier de la métropole serait-il tenu de consommer le sucre de la Jamaïque et de la Barbade, quand ces colonies réservent une grande partie de leurs demandes aux manufactures étrangères? Il fallait anéantir maintenant les restrictions que l'Angleterre s'était imposées au bénéfice de ses colonies, et c'est pour demander cette réforme que la cham-

bre de commerce de Manchester publia le manifeste du mois de mars 1841 : elle montra les résultats de l'enquête de 1840, le sucre du Brésil valant deux fois moins cher que le sucre des Antilles¹, la protection du sucre colonial occasionnant au Trésor une perte annuelle de 3 millions de livres sterling, le consommateur anglais payant le café 80 ou 100 p. 100 plus cher que le consommateur du continent.

A la suite de ce manifeste, le ministère proposa de réduire de 65 à 36 sh. la taxe sur le sucre étranger. Il y eut au Parlement une discussion très vive à laquelle prirent part lord Russell, Macaulay, lord Stanley et Robert Peel ; mais la réforme avorta par suite de l'opposition des tories. Cependant, l'opinion publique s'était affirmée d'une manière trop puissante pour ne pas entraîner le vote des Chambres. En 1844, le ministère tory, qui avait renversé le ministère whig, dut lui-même prendre l'initiative de la réforme, en faisant passer une loi qui abaissait la taxe tout au moins sur le sucre produit par le travail libre. Enfin, en 1846, quand le cabinet whig revint au pouvoir, lord John Russel proclama « l'heure venue de briser le cercle vicieux de l'ancien système colonial » ; il présenta au Parlement un nouveau bill qui devait fixer définitivement la législation commerciale des colonies anglaises : tous les sucres moscouades étrangers furent assujettis au droit de

¹ Cf. MÉRIVALE, *op. cit.*, p. 200.

21 shellings par quintal, mais ce droit devait faire l'objet d'un abaissement graduel pendant une période de cinq années, afin qu'à partir du 5 juillet 1851 il y eût parfaite égalisation pour les sucres de toutes provenances; par contre, en même temps qu'elles perdaient le monopole du débouché de l'Angleterre, les colonies recevaient la plus complète liberté avec le droit de régler elles-mêmes leurs tarifs sans l'approbation de la couronne. L'œuvre fut parachevée à la suite du bill du 26 juin 1849, qui renversa le dernier débris de l'ancien système colonial, c'est-à-dire le monopole pour le pavillon anglais du cabotage et de l'intercourse entre la métropole et les colonies ou d'une colonie à l'autre; la réforme ne fut pas absolument radicale, puisqu'on laissa subsister en principe le monopole du cabotage, sauf à l'abolir sur la demande des législatures coloniales; mais en dehors de ce faible vestige, il ne restait plus rien de l'acte de Cromwell et des Stuarts, le pacte colonial avait vécu en Angleterre.

Chez la grande nation industrielle et maritime, l'autonomie a réussi à l'égal du libre-échange et pour des raisons identiques. Certes, les colonies ont usé de la liberté d'établir elles-mêmes leurs tarifs au point de ne réserver parfois aucune faveur à l'industrie et à la marine métropolitaine. Même dans ces conditions, l'autonomie coloniale demeurerait une institution grandement avantageuse. Elle a été pour les co-

lonies la source d'une énorme extension de leur commerce, et, dans la somme des échanges, la part la plus importante est toujours restée à la métropole. Celle-ci n'a plus accaparé pour elle seule tout le commerce de ses colonies, mais, en dépit de la concurrence des nations étrangères, elle a réalisé un commerce colonial plus vaste qu'à l'époque même de son monopole. Le Canada est la seule colonie anglaise qui entretienne avec un pays étranger des relations plus actives qu'avec l'Angleterre ; « en dépit des anciennes relations et des facilités croissantes que les bateaux, de plus en plus nombreux et rapides, offrent au commerce avec la mère patrie, un écart considérable se produit d'année en année au profit des Etats-Unis¹. » Pour l'année fiscale 1888-1889, la confédération canadienne entretenait un trafic de 503.006.375 francs avec l'Angleterre, de 510.046.450 francs avec les Etats-Unis ; le commerce avec les autres pays représentait seulement le huitième des échanges. Mais, dans toutes les autres colonies de l'Angleterre, le commerce de la métropole tient le premier rang et de très loin : ainsi en est-il à la Jamaïque où, sur un commerce total de 79.443.650 francs, l'Angleterre entrait, en 1888, pour une part

¹ Cf. Elisée Reclus, *Géographie universelle*, tome XV, p. 677. Les chiffres qui suivent sont empruntés à l'ouvrage de M. Reclus pour le Canada et la Jamaïque, et pour l'Australasie à la *Grande Encyclopédie*, article AUSTRALASIE, par M. Levasseur.

notable de 93 p. 100 ; les échanges de la métropole avec les colonies australasiennes atteignaient, en 1884, le chiffre de 1.311 millions sur une somme totale de 2.964 millions, tandis que la part de la marine britannique était de 9.800.000 tonnes sur un total de 12.900.000 tonnes.

Par suite de la situation industrielle et maritime de l'Angleterre, ses colonies sont toujours, pour elle, des « débouchés », comme au temps du pacte colonial.

CHAPITRE V. — Le Pacte Colonial en France.

Tandis que les autres nations se portaient de tous leurs efforts vers l'expansion coloniale, la France ne demeura pas étrangère à la grande compétition de l'Europe dans les mers lointaines. C'est nous calomnier nous-mêmes de dire avec Voltaire que « les Français ne prirent pas part aux grandes découvertes et faisaient des tournois pendant que les Portugais et les Espagnols découvraient et conquéraient les nouveaux mondes » ; le x^ve et le xvi^e siècle virent au contraire les expéditions succéder aux expéditions, et l'on eût dit que cette hardiesse admirable des initiatives particulières, qui jette tant de lustre sur l'histoire de la Hollande, avait passé dans le cœur des marins de nos côtes françaises,

depuis Dieppe, la cité des Anglo, jusqu'à l'antique Marseille, la reine de notre commerce oriental.

Néanmoins, en dépit de plusieurs essais malheureux de François I^{er}, c'est seulement sous le règne de Henri IV que l'expansion coloniale devint véritablement une œuvre nationale, dirigée de haute main par le gouvernement de nos rois et offrant dans une pratique continue les caractères d'un système.

§ 1. — *Règne de Henri IV.*

A l'exemple de François I^{er}, Henri IV demande à voir l'article du testament d'Adam qui avait légué le Nouveau-Monde aux Espagnols et aux Portugais, sa fierté béarnaise ne veut plus céder aux prétentions rivales et il plante résolument notre drapeau sur les territoires inoccupés de l'Amérique du Nord. En 1598, le marquis de la Roche obtient des lettres patentes qui le déclarent lieutenant-général du roi dans les pays de Canada, Hochelaga, Terre-Neuve, Labrador, Norembègue et terres adjacentes; mais au moment d'atterrir dans les nouvelles contrées, le vaisseau qui portait les explorateurs est entraîné par un ouragan et le pilote ne retrouve sa route qu'en vue des côtes de France. Tout était à refaire, et ce fut l'objet d'une deuxième expédition, qui mit à la voile en 1604, et se dirigea non plus vers le Canada, mais vers l'Acadie; son chef était un capitaine de la marine royale, dont le nom allait bientôt devenir

illustre à l'égal des plus grands, Samuel Champlain.

Sur les territoires que lui ont acquis la hardiesse de ses sujets, le roi entend devenir le maître et le seul maître. Artisan laborieux de l'unité nationale, il avait trop bien travaillé, de concert avec Laffemas, à se soustraire au monopole des fabriques italiennes et flamandes par l'établissement dans le royaume des industries de luxe ; il connaissait trop bien l'article fondamental du credo mercantile, qui déjà s'affirmait dans les ouvrages des premiers économistes, pour ne pas vouloir jouir des avantages de ses domaines d'Amérique à l'exclusion de toute autre nation. Il stipula de l'Espagne, en 1598, par un article secret du traité de Vervins, la délimitation de la *ligne des amitiés*, tracée du nord au sud en passant par l'île de Fer, et au delà de laquelle les particuliers français pourraient agir sans que la paix fût troublée entre les deux nations ¹. Aussi, dès l'année 1605, la capture d'un certain nombre de bâtiments interlopes devint pour la colonisation acadienne l'une des sources principales de ses bénéfices.

En même temps qu'il inaugure en France le système colonial, Henri IV lui donne ce caractère particulier qui le suivra si longtemps : en 1603, apparut la première compagnie française de colonisation ; ce fut la Compagnie de la Nouvelle France, dirigée

¹ Voir le texte de l'article dans l'ouvrage de M. Pauliat, *La Politique coloniale de l'ancien régime*, appendice.

par le sieur de Monts, et bientôt suivie, en 1604, d'une société nouvelle, la Compagnie des Indes orientales, fondée sur l'initiative de Gérard de Roy. Les Compagnies de Henri IV ne réussirent pas, elles périrent au lendemain de leur naissance ; mais le grand roi n'eut pas moins le mérite d'inaugurer une voie féconde où devaient s'illustrer ensuite les deux organisateurs de notre puissance coloniale, Richelieu et Colbert.

§ 2. — *Ministère de Richelieu.*

Richelieu était fortement pénétré de cet axiome, qui allait dominer la politique coloniale du siècle, à savoir que sans colonies il n'y a point de commerce et sans marine pas de colonies. Il savait bien que la France ne pouvait songer à maintenir l'exclusif dans ses colonies américaines, si elle ne mettait pas au service de ses prétentions une marine de guerre puissante et nombreuse. Or, en quel triste état d'insignifiance était alors notre marine militaire, malgré les efforts de Henri IV : « Dans l'Océan, la marine royale se composait d'une douzaine de bâtiments mal armés et mal équipés dont un seul, *la Vierge*, qui avait coûté 200.000 écus et qui portait 80

¹ La Compagnie de la Nouvelle France en 1606 ; la Compagnie des Indes orientales ne put arriver à équiper les navires nécessaires, et, malgré les lettres patentes qui la réorganisèrent en 1611 et 1615, elle dut renoncer, en fait, à exercer son privilège.

canons de fonte, était capable de lutter contre les galions de l'Espagne et les gros navires anglais et hollandais¹. » C'est à quoi remédia le cardinal avec la promptitude et la puissance qu'il mettait dans toutes ses actions : « Dix ans après son avènement, la flotte royale de l'Océan comptait 64 navires, 30 de plus que n'en demandait Richelieu lui-même en 1626, celle de la Méditerranée 13 vaisseaux ronds et 12 galères². »

En même temps Richelieu continue et fortifie la tradition de Henri IV en faisant reposer l'édifice de notre grandeur coloniale sur l'existence de compagnies privilégiées. « Faute de ces compagnies, dit le grand ministre, et pour ce que chaque petit marchand trafique à part et de son bien, et partent pour la plupart en de petits vaisseaux assez mal équipés, ils sont la proie des corsaires et des princes nos alliés, parce qu'ils n'ont pas les reins assez forts, comme aurait une grande compagnie de poursuivre leur justice jusqu'au bout. Ces compagnies seules ne seraient pas néanmoins suffisantes si le roi, de son côté, n'était armé d'un bon nombre de vaisseaux pour les maintenir puissamment en cas qu'on s'opposât par force ouverte à leurs desseins³. »

¹ Cf. Pigeonneau, *op. cit.*, p. 403.

² *Ibidem*, p. 408.

³ Cf. *Mémoires*, tome I, livre XVIII, édition Michaud et Poujoulat.

Dès lors, les compagnies se suivirent nombreuses; ce n'est pas ici le lieu de les énumérer, ni de relater leur histoire; il suffit d'indiquer que l'esprit de leurs chartes était l'esprit même du pacte colonial. En cela, d'ailleurs, elles ne faisaient que donner une application concrète aux principes émis dans la célèbre ordonnance de 1627, connue sous le nom de code Michaud; cette ordonnance fut une édition avant la lettre de l'acte de navigation de Cromwell, elle donnait à la marine française toutes les exportations de la métropole, elle préconisait les compagnies (art. 429), elle assurait à nos armateurs la garantie de leur monopole en décidant que les navires marchands seraient convoyés par des vaisseaux de guerre, dont le nombre serait porté à 50, jaugeant chacun au moins quatre cents tonneaux (art. 430, 431, 432); enfin, elle autorisait les représailles contre les actes de piraterie et les mauvais traitements exercés sur nos marchands et nos matelots (art. 448, 449, 450, 451)¹.

Si l'on envisage les compagnies de Richelieu au point de vue de leurs résultats économiques, ces résultats furent ceux de tous les monopoles. Au Canada, la compagnie n'importait que des marchandises d'une qualité inférieure et elle prétendait les faire payer très cher par les colons aussi bien

¹ Cf. Isambert, *Anciennes lois françaises*, tome XVI, p. 329, 330, 332, 333, 337.

que par les sauvages ; en retour, elle ne voulait acheter qu'aux prix le plus bas les produits que la colonie pouvait fournir ; aussi les Indiens préféraient-ils beaucoup trafiquer avec les Anglais et les Hollandais, dont les exigences étaient bien moins oppressives. A Saint-Christophe, l'œuvre de la compagnie fut tout simplement désastreuse : « La compagnie, soit par négligence, soit par le désir de faire de gros bénéfices, laissa les habitants manquer de vivres. Un vaisseau zélandais, chargé de toutes sortes de provisions d'Europe, sauva en quelque sorte la vie à ces infortunés et se trouva si bien de ses échanges qu'il y revint ; son exemple fut suivi par plusieurs navires de Flessingue, en sorte qu'en peu de temps les Hollandais exclurent du commerce de la colonie la compagnie qui l'avait fondée ¹. »

§ 3. — *Ministère de Colbert.*

Jusqu'ici, nous avons assisté à la formation progressive du système colonial ; l'édifice s'est élevé pièce à pièce, mais il n'atteignit à la hauteur d'une construction imposante que sous le gouvernement de Colbert. A aucune époque, il faut bien le dire, la situation de la France ne se prêta mieux à l'établissement et au maintien du système colonial. Louis XIV est alors dans tout le rayonnement de sa

¹ Caillet, *Administration de la France sous le ministère de Richelieu*, p. 108, tome II.

gloire, il est le grand roi, l'arbitre des destinées de l'Europe, et ce n'est pas impunément que les nations rivales eussent attenté au monopole de nos commerçants français : sous l'impulsion vigoureuse de Colbert, l'industrie métropolitaine s'est développée dans un merveilleux essor, et elle ne demande qu'à ouvrir à sa production des débouchés toujours plus larges ; enfin, les quelques mauvaises galères de l'époque de Henri IV ont été remplacées par de beaux navires, et nous sommes en possession de cette marine nombreuse et forte, sans laquelle il n'est point de colonies.

Le fond de la pensée de Colbert est tout simplement mercantiliste ; ce qu'il recherche de tous ses efforts, c'est d'arriver à l'établissement d'une balance favorable par le développement du commerce et de l'industrie ; aussi, n'aura-t-il garde de partager avec aucune nation étrangère le débouché privilégié que nous offrent les colonies. L'exclusion de l'étranger est la base de son système colonial, et il entend cette exclusion de la manière la plus rigoureuse : « La maxime d'exclure les étrangers veut que tout vaisseau étranger ou français chargé de marchandises prises en pays étranger, même dans les îles voisines, abordant ou naviguant aux environs des îles, soit confisqué, et sa confiscation partagée suivant l'ordonnance du roi ; et en cas que les différentes circonstances donnent lieu à quelques

doutes, il faut toujours les expliquer contre les étrangers, sauf aux maîtres ou propriétaires des vaisseaux à se venir plaindre au roi¹. » Tel fut le sens des instructions que reçurent du grand ministre les gouverneurs coloniaux, et tous s'empresèrent d'y obtempérer avec la plus scrupuleuse exactitude. Seul, le gouverneur des îles d'Amérique obéit comme à contre-cœur ; subordonnant l'intérêt de la compagnie métropolitaine à celui des colonies, il pensa et osa dire que leur prospérité était attachée à cette liberté que revendiquaient les étrangers ; aussi, malgré l'estime dans laquelle il tenait la haute habileté du gouverneur, Colbert ne put s'empêcher d'écrire « que M. de Baas connivait trop avec les étrangers et qu'il leur pardonnait trop facilement ² ».

Il y avait beaucoup à faire pour arriver sur ce point à une complète réalisation de l'idéal mercantile. Lorsque débuta l'administration de Colbert, les compagnies de Richelieu s'étaient éteintes à la suite d'une agonie pénible ; le monopole du commerce français n'avait plus de défense que dans l'énergie des particuliers ou dans les faibles moyens d'associations privées, comme celle qui avait succédé à la compagnie du Canada et qui s'efforçait inutilement d'enrayer le commerce interlope des Anglais et des

¹ Maxime citée par P. Clément, *Histoire de Colbert*, tome I, p. 513.

² *Ibidem*, p. 503.

Hollandais. Aux Antilles, les droits de la compagnie de 1642 étaient passés aux mains de simples particuliers ; Duparquet à la Martinique, Boisseret à la Guadeloupe, le comte de Cérillac à Grenade, et les nouveaux maîtres avaient pris l'habitude d'accueillir tous les pavillons au moyen de passeports réguliers. Quant à nos armateurs, ils ne jouissaient pas d'un autre traitement que les étrangers, et les quelques exemptions dont ils jouissaient dans les ports de France ne compensaient pas les risques d'une navigation dangereuse, en des parages infestés de corsaires espagnols ou de flibustiers de toute origine pour qui tout navire chargé était de bonne prise. En un mot, la France se montrait impuissante à soutenir le poids de son monopole ; « c'était sous pavillon anglais ou hollandais que nos denrées coloniales entraient dans nos ports, et le marché des fourrures du Canada, qui aurait dû être à Rouen ou à La Rochelle, était à Londres et à Amsterdam ¹ ».

Colbert prétendit restituer à la métropole ce qu'il regardait comme son droit le plus absolu ; il voulut placer les intérêts de la France entre des mains vigoureuses et il pensa avoir imaginé le secret de notre résurrection coloniale en établissant non plus ces petites associations provinciales et presque municipi-

¹ Cf. Pigeonneau, « La Politique coloniale de Colbert », *Annales de l'Ecole libre des Sciences politiques*, année 1886, p. 491.

pales qu'étaient les compagnies de Henri IV et même de Richelieu, mais en instituant deux grandes compagnies nationales qui se partageraient le monde, à l'exemple de leurs devancières de Hollande et d'Angleterre. Telle fut l'origine de la compagnie des Indes occidentales et de celle des Indes orientales, toutes deux fondées dans la même année de 1664.

Cette création fut suivie d'un certain nombre d'ordonnances et de règlements royaux, qui affirmèrent la résolution bien nette du ministre d'éloigner l'étranger et de subordonner l'intérêt colonial à l'intérêt supérieur de la métropole. Le règlement royal du 10 juin 1670 défendit aux bâtiments étrangers d'aborder dans les ports des colonies, et aux habitants des dites colonies de les recevoir, à peine de confiscation. Il est à croire que la défense ne fut pas scrupuleusement observée, car, à plusieurs reprises, les successeurs de Colbert furent obligés de rappeler aux gouverneurs les ordres du roi : ce fut l'objet du règlement royal du 20 août 1698, de l'ordonnance du 26 novembre 1719 et du règlement royal du 23 juillet 1720. De même, l'instruction royale du 20 août 1726 dut renouveler la défense de laisser faire aucun commerce aux étrangers dans les îles, l'édit d'avril 1727, la défense d'exporter aucune marchandise du cru des îles françaises dans les pays étrangers¹.

¹ Cf. *Nouveau Dictionnaire de l'Economie politique* de Léon Say et Chaillay-Bert, article SYSTÈME COLONIAL.

Ce n'est pas sans de vives protestations que les colonies accueillirent de telles mesures, les Antilles surtout, qui avaient joui pendant une période assez longue des bienfaits d'une liberté presque entière. Quand M. de Chambré, agent général de la Compagnie des Indes occidentales, débarqua à la Martinique, il se trouva en face d'une ligue des colons, décidée à empêcher même par la force l'application des nouveaux règlements ; c'est seulement à l'aide de miracles d'habileté que le gouverneur de l'île, M. de Tracy, put éviter une insurrection générale, et la Compagnie dut se résigner à l'abandon tout au moins partiel de ses privilèges, abandon qui fut sanctionné par un règlement du 17 mars 1665 : il fut décidé que les armateurs français pourraient trafiquer librement dans toutes les Antilles, moyennant le paiement d'un droit de 2 1/2 p. 100 sur toutes les marchandises importées et exportées, et que, d'autre part, les étrangers pourraient faire le même commerce moyennant un droit de 5 p. 100.

Le régime libéral inauguré aux Antilles fut d'ailleurs d'une durée éphémère : au lendemain des traités de Bréda et d'Aix-la-Chapelle, un arrêt du conseil du 10 novembre 1668 décida qu'aucune permission ne serait plus accordée aux navires étrangers ; quant aux navires de nos armateurs, qui pratiquaient le commerce entre la France et les Indes occidentales, ils devaient faire retour au port même de leur départ, afin

d'éviter la fraude et la contrebande avec les navires de l'étranger. La métropole, en effet, limitait à son seul marché toutes les exportations des colonies, non sans remplir d'ailleurs l'obligation corrélative du pacte, c'est-à-dire en garantissant aux colonies le marché de la métropole par des droits différentiels sur les produits similaires étrangers. La gêne résultant pour les Antilles de la diminution de leurs débouchés fut encore aggravée par une mesure nouvelle : la métropole, voulant assurer à son industrie le bénéfice de la manufacture des produits coloniaux, prohiba la réexpédition des sucres bruts amenés des Antilles en France ; cette mesure était bien propre à stimuler l'activité de nos fabriques françaises, car, sur 27.000.000 de livres de sucre que produisaient nos îles d'Amérique en 1682, 20 millions seulement étaient absorbés par la métropole, et notre industrie raffinaît la différence pour les nations étrangères.

Mais les Antilles, qui vendaient moins, se virent obligées de moins produire ; elles entrèrent dans une rapide décadence, si bien qu'en 1698 elles n'employaient plus que 20.000 noirs et leur commerce n'était plus alimenté que par une cinquantaine de navires de tonnage médiocre. M. de Baas avait vu juste, et c'est à bon droit qu'il avait estimé nécessaire de « pactiser avec l'étranger ». Vainement Colbert avait-il multiplié les restrictions au privilège de la Compagnie, vainement avait-il écrit, en février

1670, aux directeurs de la Compagnie prêts à partir pour les Antilles : « Comme tout ce qui est contraire à cette liberté qui est l'âme du commerce et qui seule peut l'augmenter, retardera l'avancement des colonies, il faut trouver des expédients pour établir cette liberté » ; vainement enfin avait-il procédé, en décembre 1674, à la révocation définitive du privilège de la Compagnie, nos îles des Antilles ne retrouvaient pas leur première prospérité et elles contemplaient jalousement le brillant essor de leurs voisines anglaises, la Barbade et la Jamaïque.

La Compagnie des Indes orientales n'eut pas une existence plus brillante, mais la rigueur de son privilège, d'ailleurs atténuée par des restrictions successives, n'eut pas la même influence désastreuse sur le développement des colonies, car nous n'avions en Orient que des comptoirs, simples points d'attache au flanc des vastes empires de l'Inde ; et quand leur commerce fut resserré entre les mains d'une compagnie privilégiée, les seuls qui en pâtirent furent les armateurs et les consommateurs français.

Sur le littoral d'Afrique, la Compagnie avait fondé trois ou quatre comptoirs pour les besoins de la traite des nègres, mais elle approvisionna les Antilles d'une manière si insuffisante et si onéreuse que Colbert dut abolir partiellement au moins son monopole : ne laissant plus à la Compagnie que la traite du Sénégal, du cap Blanc à Sierra-Leone, il

réserva au roi, en 1670, le droit de délivrer des passeports, et, en 1672, il concéda douze livres de prime à l'armateur et trois livres au capitaine pour chaque tête de noir importé aux Antilles. Cette double mesure atténua sensiblement les mauvais effets du monopole, car les armements se multiplièrent, surtout à Nantes et à Saint-Malo, et, à partir de 1670, plus de 3.000 nègres furent transportés chaque année dans nos Antilles, désormais bien pourvues de main-d'œuvre.

Tel fut le système colonial de la France sous le gouvernement de Colbert. Il présente ce caractère remarquable que pas un règlement ne fut édicté dans la vue d'interdire une industrie coloniale. Le but, l'unique but de Colbert fut d'exclure l'étranger : « Pas de navires, pas de marchandises, pas de négociants étrangers aux colonies, pas de marchandises coloniales directement vendues à l'étranger ; encore Colbert fera-t-il fléchir quelquefois dans l'intérêt des colonies ce principe absolu : il permettra aux armateurs d'importer le bœuf salé d'Irlande, aux Canadiens de commercer avec Boston et aux gouverneurs d'accorder en temps de guerre et en cas de nécessité des permissions aux navires des puissances neutres et alliées ¹. »

Les successeurs du grand ministre n'eurent pas la sagesse de continuer cette tradition libérale. Colbert

¹ Cf. Pigeonneau, *La politique coloniale de Colbert*, p. 505.

mourut en 1683 ; dès l'année suivante, les Antilles furent frappées dans leur industrie la plus importante. Le raffinage sur place de la canne à sucre était pour elles la source d'un bénéfice évident, car il permettait de réaliser une grande économie sur les frais de déplacement ; c'était l'heureuse application d'un principe cher à l'économiste Carey, à savoir que les transports ne doivent jamais avoir lieu que pour des produits manufacturés ; mais cette faculté si avantageuse aux colonies était en complète opposition avec l'intérêt de la métropole, dont les raffineurs avaient à subir une concurrence victorieuse et dont la marine perdait la différence entre le fret d'un produit brut et celui d'un produit manufacturé. Aussi, en 1684, un arrêt du Conseil d'Etat, du 21 janvier, défendit l'établissement de nouvelles raffineries aux colonies ; puis, un second arrêt, du 26 septembre de la même année, imposa le sucre raffiné des colonies à 8 livres le quintal ; l'arrêt du 16 janvier 1698 éleva la mesure à la hauteur d'une prohibition en portant à 22 livres dix sols la taxe des raffinés coloniaux. L'industrie sucrière de nos Antilles fut étouffée ; « le découragement s'emparant des colons, ils apportèrent une extrême négligence dans leur fabrication, et à ce point que le sucre brut qui se vendait, en 1682, 14 et 15 francs le cent, n'en valait plus que 5 ou 6 en 1713 ¹. » Ce fut

¹ Cf. Mémoire du conseil des délégués des colonies sur la surtaxe des sucres. Paris, 1843.

en même temps la ruine d'une industrie accessoire, qui avait connu jadis une brillante activité, nous voulons parler de la *guildiverie*, c'est-à-dire la transformation des déchets de la raffinerie en spiritueux, rhums ou tafias, qui portaient aux Antilles le nom de *guildivès*. Nos colonies se virent réduites à adopter un mode de fabrication moins parfait et bien plus coûteux, le terrage, qui atteignit en quelques années un merveilleux développement et offrit tout au moins une compensation partielle à la déchéance du raffinage¹.

§ 4. — *Le dix-huitième siècle.*

Malgré les arrêts de 1684 et de 1698, l'industrie des Antilles françaises était plus libre que celle d'aucune colonie étrangère ; la modération de ce régime, jointe à la fécondité d'un sol plus récemment mis en culture, permit à nos îles d'atteindre une prospérité bien supérieure à celle des Antilles anglaises qui voyaient avec jalousie s'étaler la richesse et le luxe de nos planteurs. C'est surtout à partir des mesures libérales adoptées sous les auspices de Law que cette prospérité reçut un brillant et rapide essor : un règlement salubre affranchit de tout droit les marchandises françaises destinées aux îles, diminua considérablement les droits sur les marchandises des îles destinées à la consommation française, et, disposition plus heureuse encore, autorisa les denrées

¹ Cf. de Chazelles, *Etude sur le système colonial*, p. 76 et s.

des îles amenées en France à en ressortir moyennant un droit de 3 pour 100. En même temps, les sucres étrangers furent frappés d'une taxe générale. Dès lors, la Martinique, qui n'employait pas 15.000 noirs en 1700, vit tellement se développer l'importance de ses exploitations, qu'en 1736 elle comptait 72.000 noirs; 200 navires de France et 30 du Canada fréquentaient annuellement ses ports. La Guadeloupe atteignit une prospérité presque égale, et notre magnifique colonie de Saint-Domingue devint le plus grand centre du monde pour la production du sucre; son exportation, au dire de Mérivale, monta de 11.000.000 de livres tournois en 1711 à 193.000.000 en 1788 et son commerce n'employait pas moins de 1.000 navires et 15.000 marins français¹.

Cette prospérité n'empêchait pas les Antilles de désirer une liberté toujours plus grande. Commencant d'ailleurs à sentir plus vivement la concurrence des colonies anglaises, rendues par le statut de la sixième année de Georges III à leur activité première, elles demandèrent au gouvernement de la métropole le relâchement des liens du pacte colonial. Leurs protestations atteignirent sous Louis XV un caractère si aigu que le gouvernement ne pensa pas devoir plus longtemps conserver le monopole dans

¹ Cf. Mérivale, *op. cit.*, p. 62; Paul Leroy-Beaulieu, *op. cit.*, p. 167.

toute sa rigueur. Par arrêt du 27 juillet 1767, deux entrepôts pour les denrées étrangères furent autorisés dans les Antilles; c'étaient le môle Saint-Nicolas à Sainte-Lucie et Le Carénage à Saint-Domingue. Les colonies cependant ne pouvaient se montrer satisfaites à si bon marché; elles continuèrent de plaider leur cause auprès du gouvernement de la métropole, et Dubuc, le député de la Martinique, se fit leur avocat souvent éloquent: « Les colonies, disait-il, n'ont pas été fondées par et pour la métropole, comme dit l'Encyclopédie. Les colons sont allés de leur propre mouvement, sans aveu de la métropole et par conséquent sans conditions, occuper le sol des colonies. Ils y ont prospéré non pas grâce à l'exclusif établi par Colbert, mais malgré lui. Ils n'ont donc ni pacte ni reconnaissance qui les lie à la métropole et les oblige à travailler, à vivre pour elle. Les colonies sont des provinces du royaume de France, aussi françaises de sentiment que les autres, égales aux autres ¹. »

Les protestations des colonies furent entendues de Louis XVI, qui fit une brèche profonde au pacte colonial par le célèbre arrêt du 30 août 1784. Il autorisa le libre commerce de l'étranger avec nos colonies, au moins pour un certain nombre de denrées spécialement désignées: c'étaient les bois de toute espèce, même de teinture, le charbon de terre, les

¹ Cf. Deschamps, *Histoire de la question coloniale*, p. 218.

animaux et bestiaux vivants de toute nature, les salaisons de bœuf et non de porc, les morues et poissons salés, les riz, maïs et légumes, les cuirs verts en poils ou tannés, les pelleteries, résines et goudrons¹. C'était là une révolution incomplète, mais c'en était une ; les colonies l'accueillirent avec une grande joie, mais nos trafiquants assurèrent que l'on avait décrété la ruine du commerce métropolitain ; le gouvernement leur fit une réponse péremptoire en chargeant le bureau de la balance du commerce de dresser un état comparatif des échanges en 1784 et 1786 ; le bureau publia son mémoire, qui conclut à un excédent de 785.000 livres en 1786 ; comme dit le mémoire, « les Etats d'Europe accroissent la richesse territoriale de nos colonies par la consommation des denrées des îles² ».

§ 5. — *La Révolution.*

Cet arrêt de 1784 fut la dernière manifestation de la politique coloniale de la monarchie. Or, si Louis XVI au déclin de son règne avait reconnu les funestes conséquences d'un régime qui livrait les colonies à l'exploitation de la métropole, ce régime n'allait-il pas disparaître jusqu'en ses derniers vestiges lorsque le champ fut ouvert à l'initiative libé-

¹ Cf. *Nouveau dictionnaire d'économie politique* de Léon Say et Chailley-Bert, article SYSTÈME COLONIAL.

² Cf. Deschamps, *op. cit.*, p. 257.

rale des assemblées révolutionnaires? En effet, la Constituante parut d'abord justifier toutes les espérances de nos colonies : afin de faciliter leur approvisionnement, elle permit d'y importer en franchise certaines denrées, même venant de l'étranger (D. 22 juin — 17 juillet 1791), puis elle posa le principe fécond que « le commerce des colonies est un commerce entre frères, un commerce de la nation avec une partie de la nation ».

La Convention admettait les mêmes principes, mais elle fut obligée par les circonstances d'abandonner cette tradition libérale. La République naissante eut à soutenir l'attaque des monarchies étrangères coalisées, et dès lors sa politique coloniale fut inspirée par cette idée directrice : la nécessité de ruiner la puissance maritime de l'Angleterre, qui était l'âme de la coalition. Ce fut l'objet du célèbre acte de navigation du 21 septembre 1793. Aux termes de l'article 1^{er}, les marchandises étrangères ne pouvaient être importées que sous pavillon français ou sous pavillon de la puissance ; l'article 3 réservait au pavillon national la navigation de port français à port français ; enfin, l'article 2 donnait la définition du navire français, c'est-à-dire tout navire construit en France ou dans les colonies, ou provenant de prises maritimes, appartenant en entier à des Français et dont les officiers et les trois quarts de l'équipage étaient français. C'était retourner contre l'An-

gleterre les mesures dont elle-même avait pris l'initiative au temps de Cromwell. L'acte de navigation de 1793 eut pour effet de rendre moins aisé l'approvisionnement des colonies, en les obligeant à réaliser leurs transports moyennant des frets plus coûteux ; encore l'Assemblée pensait-elle servir indirectement les colonies en favorisant le développement de leur marine, ainsi que de la marine métropolitaine. Mais où la politique de la Convention manifesta des tendances absolument prohibitives, ce fut dans le régime auquel elle assujettit les sucres de nos colonies ; elle y ruina le terrage comme les arrêts de Louis XIV avaient étouffé le raffinage. Comment notre industrie coloniale eût-elle résisté aux droits de 50 francs, puis de 80 francs, qui frappèrent les sucres terrés des Antilles à la suite des décrets des 17 ventôse et 8 floréal an II ?

§ 6. — *Le Consulat et l'Empire.*

La réaction se poursuivit encore plus intense sous le Consulat et l'Empire. L'assimilation douanière établie par la Révolution fut abandonnée. Les droits qui frappaient les produits de nos colonies à leur entrée en France furent rétablis. Le Premier Consul songea même à ressusciter les compagnies privilégiées. Durant toute cette longue période de 1800 à 1815, le chef d'Etat fut tellement absorbé par sa politique d'expansion européenne qu'il semble ne

s'être jamais soucié de la prospérité coloniale ; et lorsqu'après Trafalgar, il eut désespéré tout à fait de la marine, il ne pensa pas à rééditer contre l'Angleterre l'acte de navigation de 1793, mais ce fut par le blocus continental qu'il essaya d'atteindre la marine de cette puissance.

§ 7. — *La Restauration et la Monarchie de Juillet.*

Une politique réformatrice s'imposait au gouvernement de Louis XVIII, lorsqu'aux traités de 1814 et 1815, il eut récupéré le plus grand nombre de nos colonies, qui étaient devenues la proie de l'Angleterre sous le règne de Napoléon. Une ordonnance du 5 février 1826 dressa la liste des produits secondaires que les colons de nos Antilles pouvaient vendre et acheter à l'étranger. Néanmoins, en dépit de ces exceptions, le principe du pacte colonial était toujours debout ; il régnait en maître dans la législation des sucres qui prohibait l'importation dans la métropole de tous les sucres raffinés sans distinction de provenance, et frappait les sucres terrés d'une surtaxe de 25 francs en plus des 45 francs par 100 kilos acquittés par le sucre brut. Un tel régime comprimait encore singulièrement l'essor de la prospérité coloniale ; aussi, en 1839, les gouverneurs de la Martinique et de la Guadeloupe, en présence de la mévente et de l'avilissement du prix des sucres, prirent l'initiative d'en autoriser l'exportation

par tout pavillon et pour toute destination, et leurs arrêtés bientôt annulés par le gouvernement n'eurent pas moins le temps de produire des effets bien-faisants¹. En 1845 et en 1846, le nombre des marchandises dont l'importation était permise fut encore étendu. La prohibition néanmoins restait toujours la règle.

§ 8. — *Loi du 3 juillet 1861.*

C'est au second Empire que l'honneur était réservé d'édicter l'abolition du système colonial. Une double influence présida à cette orientation nouvelle de notre politique : l'exemple de l'Angleterre et surtout les changements qui s'étaient produits dans notre législation des sucres. Depuis de longues années, le sucre indigène, tiré de la betterave, faisait une concurrence chaque jour plus redoutable au sucre de canne des Antilles ; la loi du 2 juillet 1843 avait protégé le sucre colonial en lui assimilant le sucre indigène au point de vue de l'impôt ; puis, cette protection étant devenue insuffisante à la suite de la crise qui avait frappé les planteurs au lendemain de l'abolition de l'esclavage, la loi du 13 juin 1851 accorda une détaxe aux sucres coloniaux. Mais le second Empire entra bientôt dans la voie toute nouvelle de la liberté commerciale et la législation

¹ Cf. *Nouveau dictionnaire d'économie politique*, article SUCRES.

des sucres se trouva du coup profondément transformée. La loi du 23 mai 1860, en même temps qu'elle autorisait l'exportation de France des sucres bruts, réduisit considérablement les surtaxes frappant les sucres étrangers, surtaxes dont la plupart furent d'ailleurs abolies l'année suivante. Dès lors, le pacte colonial n'était plus un pacte, il dépouillait le caractère de réciprocité qui formait le support de ses nombreuses restrictions ; en effet, les colonies voyaient disparaître l'unique avantage qu'elles eussent jamais retiré du système, à savoir le monopole du débouché métropolitain ; il devenait donc impossible de maintenir plus longtemps les charges qui résultaient pour elles du prétendu pacte.

Telle fut l'origine de la loi du 3 juillet 1861, sur le régime des douanes à la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion. Cette loi repose sur des principes qui sont la négation même des cinq règles de l'antique système colonial. En premier lieu, toutes les marchandises qui peuvent être importées en France peuvent l'être également aux Antilles et à la Réunion (art. 1). Elles paient à leur entrée les mêmes droits qu'à leur importation en France, sauf possibilité de convertir les droits *ad valorem* en droits spécifiques (art. 2). Cette importation peut avoir lieu par navires étrangers sauf l'acquittement d'une surtaxe de pavillon (art. 3). Les droits de douane applicables aux produits étrangers sont ma-

jurés du montant de ceux payés par les produits similaires français à leur entrée dans la colonie (art. 5).

En second lieu, l'emploi du pavillon étranger est autorisé pour le transport des produits coloniaux en France et des produits français aux colonies, sauf une surtaxe de pavillon de 20 francs par tonneau d'affrètement aux Antilles et de 30 francs à la Réunion (art. 6).

En troisième lieu, les produits coloniaux peuvent être exportés sous tout pavillon à destination de l'étranger ou d'une autre colonie française non comprise dans les limites du cabotage (art. 7); ils entrent en France en franchise, sauf le sucre, les mélasses, les confitures et fruits confits, le café et le cacao (art. 8).

Toutes ces mesures furent successivement étendues aux autres colonies. Le second Empire donnait de la sorte une complète réalisation à l'idée émise par les assemblées révolutionnaires, à savoir que les habitants des colonies sont des Français comme les habitants de la métropole et qu'ils ont droit aux mêmes libertés et à la même législation. Il ne restait plus de l'ancien système colonial que les surtaxes de pavillon et les majorations de douanes nécessaires à la protection de la marine et de l'industrie métropolitaine.

§ 9. — *Sénatus-consulte du 4 juillet 1866.*

Le sénatus-consulte du 4 juillet 1866 marque une étape nouvelle et plus décisive encore dans la voie de la liberté. La France venait de donner à ses colonies le bénéfice de l'assimilation douanière ; elle voulut faire davantage et les orienter dans le sens de l'autonomie. Ainsi décida l'article 2 du sénatus-consulte pour nos possessions des Antilles et de la Réunion : « Le Conseil général vote les tarifs d'octroi de mer sur les objets de toute provenance ainsi que les tarifs de douanes sur les produits étrangers, naturels ou fabriqués importés dans la colonie. Les tarifs de douane votés par le Conseil général sont rendus exécutoires par décret de l'empereur, le Conseil d'Etat entendu. »

Avec ce libre vote de l'octroi de mer, les colonies recevaient le moyen de rompre toute alliance économique avec la métropole. Il suffit pour s'en rendre compte d'examiner la nature du droit d'octroi de mer. C'est un droit municipal, perçu au bénéfice des communes, tandis que le droit de douane profite au budget local de la colonie ; mais au lieu que le droit de douane ne frappe jamais que les produits d'origine étrangère, l'octroi de mer peut être établi sur des produits de toutes provenances ; ce n'est pas une mesure protectrice, c'est bien plutôt la rémunération d'un service rendu. Or que firent les conseils

généraux, quand ils eurent la faculté d'établir des droits d'octroi de mer, en toute liberté et sans le contrôle de l'autorité métropolitaine ? Ils suivirent une ligne de conduite bien facile à prévoir : s'inspirant de leur seul intérêt, ils supprimèrent tous leurs droits de douanes et assujettirent les produits français et étrangers à des droits d'octroi de mer identiques. Ainsi décida le conseil général de la Martinique, en 1867, et les conseils généraux de la Guadeloupe et de la Réunion suivirent son exemple en 1868 et 1873.

Bref, ces droits d'octroi de mer étaient sous un nom différent de véritables droits de douanes. La Cour de cassation ne s'y trompa pas et, dans un arrêt du 11 mars 1885, elle statua que « l'octroi de mer affecte, au point de vue du commerce, les relations des colonies avec la métropole et que ladite taxe présente des caractères qui sont constitutifs d'une taxe essentiellement douanière. » En conséquence, la Cour suprême donnait raison aux adversaires de la colonie de la Réunion, qui demandaient l'annulation d'un arrêté de 1850 par lequel le commissaire général de la République avait établi un droit d'octroi de mer. Elle renvoya l'affaire devant la Cour de Paris qui, par un arrêt du 20 juillet 1887, proclamait définitivement l'illégalité de la mesure¹.

On ne peut nier, assurément, que l'autonomie

¹ Cf. Note de M. Isaac, *Journal officiel*, Doc. parl., Sénat, sess. ord., 1888, p. 68.

n'exercât une heureuse influence sur le développement de la prospérité des colonies, car le mouvement général de leurs échanges prit immédiatement un rapide essor; mais, dans la somme des marchandises importées, les produits étrangers prenaient la place des produits français : les importations françaises à la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion étaient, en 1865, de 44.656.773 francs, en 1880, elles étaient descendues à 34.867.492 francs, tandis que le commerce de l'étranger avec ces îles s'élevait, dans la même période, de 25.792.704 francs à 55.707.112 francs¹. La métropole perdait la clientèle de ses colonies; aussi nos négociants faisaient-ils entendre des plaintes continuelles² et le gouvernement, pour obtenir le rétablissement des droits de douanes, usa tout à la fois de menaces et de promesses³. Il menaça de retirer toutes les subventions accordées aux travaux publics et il promit un régime de faveur pour les sucres coloniaux. Nul argument n'était plus propre à réduire l'opposition des colonies; aussi rétablirent-elles l'une après l'autre leurs droits de douanes en 1884 et 1885.

Cependant les industriels français ne se montrè-

¹ Cf. Rapport de M. Thomson à la Chambre des Députés. (Doc. parl., S. ord. 1891, p. 877 à 884.)

² L'Association de l'Industrie française commença une campagne énergique en faveur de l'assimilation.

³ Voir la circulaire adressée par M. Félix Faure aux conseils généraux des trois colonies.

rent pas encore satisfaits du résultat obtenu ; ils désiraient une protection plus efficace et entamèrent une campagne très active en prenant pour mot d'ordre l'assimilation douanière. Ils obtinrent du Parlement l'article 7 de la loi de finances du 26 février 1887, qui étendit aux provinces de l'Indo-Chine un régime qui avait déjà été inauguré en Algérie, en application de l'article 10 de la loi de finances du 29 décembre 1884 ; les produits étrangers importés en Annam, au Tonkin, au Cambodge et en Cochinchine furent soumis aux droits inscrits dans le tarif de la métropole, sauf certains adoucissements à déterminer dans un règlement d'administration publique. Dès l'année suivante, le mouvement du trafic de la Cochinchine fléchit de plus de 18 millions et le nombre des faillites quintupla¹ ; les colons demandèrent que la métropole ne protégeât son industrie que pour les produits qu'elle était capable de fournir ; il fallut bien se rendre à l'évidence d'une remarque aussi justifiée et le décret du 9 mai 1889 dégreva tous les produits qui n'avaient pas de similaires en France.

§ 10. — *Loi du 11 janvier 1892.*

Lorsqu'arriva la discussion du tarif général de douanes de 1892, la France avait expérimenté tous les systèmes ; elle avait connu tour à tour les restric-

¹ Cf. Girault. *Principes de Colonisation et de Législation coloniale*, p. 528.

tions du pacte colonial, la liberté de l'autonomie, la demi-liberté de l'assimilation ; le législateur était donc dans la situation la plus favorable pour prendre une détermination éclairée. Il choisit le système de l'assimilation. Aucun autre n'était en plus parfaite harmonie avec le vif courant du protectionnisme qui s'était manifesté en Europe à la suite de la célèbre dépêche adressée par M. de Bismarck en 1878. Voici donc ce que décida l'article 3 de la loi : Les produits étrangers importés dans les colonies sont soumis aux mêmes droits que s'ils étaient importés en France. Tel est le principe, qui ne va pas d'ailleurs sans atténuation, car la loi formule la promesse que des décrets rendus en forme de règlements d'administration publique détermineront les produits qui, exceptionnellement, feront l'objet d'une tarification spéciale. En même temps, la loi enlevait aux colonies tout moyen d'annihiler la protection accordée aux produits de la métropole, en décidant que l'octroi de mer voté par le conseil général devrait être rendu exécutoire par décret du gouvernement central.

La France et son empire colonial ne forment désormais au point de vue économique qu'un seul territoire. L'article 5 en tire cette conséquence naturelle que les produits originaires d'une colonie française ne paieront, à l'exemple des produits métropolitains, aucun droit de douane.

Une deuxième conséquence, non moins évidente,

c'est que les produits originaires de nos colonies devraient aussi entrer en franchise dans la métropole. Or, sur ce point, la loi de 1892 s'est montrée singulièrement illogique en commettant une double infidélité au principe qu'elle avait posé. En premier lieu, elle soumet à la moitié des droits inscrits au tarif un certain nombre des denrées coloniales les plus importantes, c'est-à-dire le cacao, le café, le chocolat, le poivre, le piment, les amones et cardamones, la canelle, le cassia lignea, la muscade en coque, la giroffe et le thé, la muscade sans coque et le macis, la vanille ¹. D'autre part, la loi frappe

¹ M. Méline a déclaré récemment, dans une réunion économique, qu'il ne s'opposait pas à la suppression du demi-droit sur les marchandises ci-dessus énumérées; et nous apprenons, au moment de mettre sous presse, que M. Le Myre de Villers, rapporteur du budget des colonies, va proposer dans ce sens un amendement à la Chambre des Députés; on le dit d'accord sur ce point avec le Gouvernement. Voici le texte de l'amendement :

« Par dérogation aux dispositions de l'art. 3 et du tableau E de la loi du 11 janvier 1892, le cacao broyé, le café, le thé, le poivre, le piment, le giroffe, la canelle, le cassia lignea, l'amones et cardamones, le muscat, le macis, la vanille, provenant des colonies soumises aux tarifs généraux des douanes, sont dispensés du demi-droit à leur entrée dans la métropole.

« Un décret rendu chaque année sur la proposition de M. le Ministre des finances et de M. le Ministre des colonies, déterminera pour chaque colonie la quantité des produits qui jouiront de cette franchise, quantité calculée sur la production totale en dehors de la consommation locale. »

les sucres, sans distinction d'origine, d'un droit de 60 francs par 100 kilogrammes net de sucre raffiné d'après le rendement présumé. L'obstacle à la suppression de ces droits réside dans un intérêt fiscal de premier ordre ; ce n'est pas d'un cœur léger que le Ministre des finances pouvait abandonner les droits sur ces marchandises de large consommation qui apportent chaque année plus de 30 millions au Trésor métropolitain ¹.

La loi du 11 janvier 1892 ne s'applique pas à toutes les possessions françaises ; il y a des colonies non assimilées dont le régime a été fixé par un certain nombre de décrets spéciaux. Ce sont le Sénégal et les établissements de la côte occidentale d'Afrique (sauf le Gabon), Diégo-Suarez et ses dépendances, Obock, l'Inde française, Tahiti et ses dépendances. Dans ces colonies, les produits d'origine étrangère sont frappés à leur importation de droits d'environ 12 à 15 p. 100, et les productions coloniales sont soumises, à leur entrée en France, au tarif minimum, sauf certaines atténuations ².

¹ 34.812.067 francs en 1893.

² Cf. Rapport de M. Thomson, p. 883 : « Nous ne laissons en dehors de ce régime que certaines possessions dans lesquelles des conventions internationales interdisent l'application d'un tarif différentiel, d'autres établissements qui ne sont en réalité que des entrepôts, ou qui, trop éloignés, n'ont pas un commerce suffisant pour qu'il y ait avantage à les faire rentrer dans la règle commune ; enfin, les établissements français de l'Inde. »

En deuxième lieu, la loi du 11 janvier 1892 ne s'étend pas à l'Algérie et à la Tunisie. Par suite de la proximité de ces deux colonies, la France a voulu réaliser avec elles une véritable union douanière; cette union est un fait accompli pour l'Algérie, elle ne l'est qu'à moitié pour la Tunisie. En effet, la loi du 17 juillet 1867 établit la complète assimilation de l'Algérie au point de vue commercial : les produits naturels ou fabriqués de la colonie, sans exception, sont exempts de tous droits à leur entrée dans les ports métropolitains et, en retour, les marchandises françaises importées en Algérie y pénètrent en franchise. Depuis lors, l'article 10 de la loi du 29 décembre 1884 a décidé que les produits étrangers importés dans la colonie seraient soumis aux mêmes droits que s'ils étaient importés en France. En Tunisie¹, le pacte colonial a procédé tout à fait au rebours de sa marche habituelle; c'est la métropole qui a consenti la première à se charger de chaînes, en assurant, par la loi du 19 juillet 1890, la franchise aux grains, bestiaux et huiles de provenance tunisienne, en frappant les vins d'un droit de 60 centimes par hectolitre et les autres articles des droits « les plus favorables perçus sur les produits similaires étrangers ». Ce n'est que huit ans plus tard que les relations commerciales de la Tunisie avec la

¹ Cf. Louis Collas, *Le Régime douanier de la Tunisie*, thèse de doctorat, 1900.

France ont acquis un caractère de réciprocité; jusque-là, la Régence était liée par des conventions avec plusieurs puissances, qui pouvaient, en vertu de la clause de la nation la plus favorisée, réclamer pour elles-mêmes tous les avantages concédés à notre pays. Mais après la revision du traité de 1868 avec l'Italie et du traité de 1875 avec l'Angleterre, après la déclaration des puissances que *le traitement de la nation la plus favorisée ne comprend pas le traitement français*, le gouvernement beylical a recouvré sa pleine liberté et il a rendu les deux décrets du 2 mai 1898. Le premier décret établit le tarif des droits de douanes qui frapperont à l'avenir les importations étrangères; le deuxième admet en franchise en Tunisie un grand nombre de marchandises françaises et algériennes. Ces deux décrets ne sont d'ailleurs dans la pensée des gouvernements français et beylical que la première étape dans l'acheminement progressif vers l'assimilation.

Telle est dans ses lignes essentielles l'économie de la loi du 11 janvier 1892. A-t-elle rompu tout à fait avec la politique traditionnelle de Richelieu et de Colbert? Assurément non. Entre le pacte colonial et l'assimilation, il n'y a que la distance de la protection à la prohibition; ce que recherche avant tout le protectionnisme, c'est le développement de l'industrie métropolitaine; les colonies, pour lui, ne sont pas autre chose que des débouchés et leur acti-

vité économique doit s'orienter simplement vers une production complémentaire de la production métropolitaine ¹, toutes idées qui constituent le tréfonds du pacte colonial; aussi Adam Smith dirait-il sans doute de la politique nouvelle, comme jadis il disait de l'ancienne, qu'elle convient parfaitement à un pays dont le gouvernement serait sous l'influence des boutiquiers.

Si nous nous bornons à voir dans les colonies des débouchés à l'industrie métropolitaine, si nous en sommes restés à la conception coloniale de nos pères, c'est peut-être que nos habitudes nationales ne nous ont pas permis de nous élever à la conception moderne. D'après celle-ci, l'utilité, le bienfait de la colonisation, c'est d'être « un dérivatif naturel d'un superflu de population, la ressource offerte à ceux qui se trouvent à l'étroit dans la mère patrie, et qui, hors de la patrie, peuvent espérer une vie aisée sans sacrifier ce bien inestimable, leur nationalité... En effet, la plupart des hommes aiment à vivre parmi leurs concitoyens, sous les lois, la religion et les institutions dont ils ont l'habitude. En outre, ils s'exposent à des désavantages très réels en allant vivre au milieu d'une population parlant une autre langue » ².

¹ Cf. Discours de M. d'Estournelles à la Chambre des députés, le 8 février 1898. — Ed. Théry : *Nécessité d'un régime douanier entre la France et ses colonies*.

² Cf. Seeley, *L'Expansion de l'Angleterre*, p. 73 et 88.

Or, le Français est rebelle à l'émigration ; il n'a pas cette initiative hardie de l'Anglo-Saxon ou de l'Allemand qui va chercher fortune aux extrémités du monde ; nous n'avons pas une Plus Grande France comme il existe une Plus Grande Angleterre et comme il se forme une Plus Grande Allemagne. Et pourtant nous colonisons ; dans quel but ? dans le but d'ouvrir des débouchés à notre industrie, comme à l'époque de Richelieu et de Colbert ; et tandis que l'Angleterre donne à ses possessions le bénéfice de l'indépendance économique, tandis que l'Allemagne se contente de droits de 5 p. 100 dans ses colonies africaines, à l'exemple de nos pères, nous avons vu dans notre empire colonial non pas une seconde patrie, mais un simple débouché à l'industrie métropolitaine.

Cette conception ne nous a pas permis de gratifier nos possessions d'un régime d'autonomie ou de libre échange. Produisant plus chèrement que l'Angleterre, l'Allemagne et les Etats-Unis, ne pouvant offrir que des frets plus élevés, nous avons été obligés de faire revivre en partie les restrictions du pacte colonial, entourées d'ailleurs de notables atténuations. L'effet immédiat a été l'élévation du taux de la vie et par suite un mécontentement général : « Partout des crises locales ont éclaté lors de l'application des nouveaux tarifs, qui ont amené d'abord un ralentissement des affaires et quelquefois des rui-

nes ; partout aujourd'hui l'on se plaint de ce que les produits français sont généralement plus chers que les produits similaires étrangers, puis encore de ce que le fret entre la France et ses colonies est plus coûteux qu'entre l'étranger et les colonies... Sur la côte occidentale d'Afrique, les noirs n'hésitent pas à faire plusieurs jours de route pour éviter nos comptoirs et aller échanger leurs produits dans les colonies étrangères où ils trouvent les articles dont ils ont besoin à meilleur marché que dans les nôtres ¹. »

C'est que la protection qui anime le régime douanier de 1892 n'a pas été établie dans l'intérêt de nos colonies, mais au bénéfice de l'industrie métropolitaine ; elle n'a pas eu pour effet, suivant le principe de l'économiste Carey, de substituer un marché plus rapproché à un marché plus lointain, elle a forcé nos possessions océaniques à demander à la France des marchandises que l'Australie leur eût offertes à meilleur compte. De même que le pacte colonial, la loi de 1892 a été, dans une certaine mesure, un régime d'exploitation, et, comme lui, il a suscité un vif mécontentement chez les nations étrangères, surtout chez nos voisins les Anglais, qui ne cessent de préconiser le régime de la porte ouverte.

Il faut néanmoins se garder de toute exagération.

¹ Cf. Vignon, *L'Exploitation de notre empire colonial*, p. 286.

Nous le savons, le législateur a pris soin de modérer la rigueur du principe : « Il n'est jamais entré dans la pensée d'un être raisonnable, écrivait Jules Ferry, de transporter en bloc les tarifs de la métropole dans les colonies françaises, sans tenir compte ni des distances, ni des climats, ni de l'infinie variété de ce lointain domaine dispersé dans toutes les parties du monde, sous toutes les latitudes habitables. Cette conception étroite, absolue, radicale, n'a point été celle du Parlement ; c'est la caricature du régime nouveau, ce n'en est point la saine et loyale application. Par le 4^e paragraphe de l'art. 3, la porte est toute grande ouverte aux exceptions nécessaires. En somme, chaque colonie aura son régime spécial ¹. » Le paragraphe 4 de l'art. 3 est le rouage, la clef, dont l'action commande tout le mécanisme. Que le gouvernement apporte les exceptions nécessaires au principe de l'assimilation, le paragraphe 4 jouera l'office d'une soupape de sûreté ; et tel a été le but des décrets intervenus à la date du 26 novembre 1892 pour la Réunion, Mayotte et la Nouvelle-Calédonie, du 29 novembre pour le Gabon, l'Indo-Chine, la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane, et du 21 décembre pour Saint-Pierre et Miquelon. Ces diverses mesures ont ramené à leur juste valeur les craintes exprimées par les habitants de nos colonies ; c'est ainsi qu'un de nos patriotes de la Martinique

¹ Cité par Girault, *op. cit.*, p. 531.

avait présumé que le nouveau régime enlèverait chaque année au revenu de la petite île une somme de 3.482.000 francs, au lieu des 432.000 francs qui formaient la contribution de l'île en 1889; or, quand le gouvernement eut usé de sa faculté d'atténuation par le décret du 29 novembre 1892, le montant des droits à l'importation se réduisit à la somme de 810.000 francs.

Mais c'est à l'industrie française qu'il appartient de donner la véritable réponse aux protestations des colonies. Que nos industriels sachent se montrer dignes de la faveur toute spéciale dont on encourage leurs efforts; qu'ils n'abusent pas de la protection pour fournir aux colonies des marchandises mal appropriées à leurs goûts et à leurs besoins; qu'à l'exemple de leurs concurrents d'Allemagne et d'Angleterre, ils répandent leurs agents aux quatre coins du monde pour s'informer des moindres désirs de la clientèle, qu'ils se mettent résolument à la fabrication de cette *camelote*, plus goûtée sur les marchés d'Afrique que les articles les plus soignés de la métropole.

Mais un jour viendra, proche peut-être, où les colonies fabriqueront elles-mêmes les objets nécessaires à leur consommation. Déjà l'Inde anglaise fait une concurrence redoutable aux manufactures du Lancashire; l'Indo-Chine a suivi son exemple et plusieurs filatures se sont élevées à Hanoi et à

Haïphong; demain l'on verra les noirs de l'Afrique produire, sous la direction d'ingénieurs européens, des filés et des tissus au goût des populations du Soudan et du Congo. Peu à peu, les colonies passeront de l'âge agricole à l'âge manufacturier; il y a là une évolution irrésistible, contre laquelle ne pourront rien les tarifs et les règlements. Ce jour là, les colonies ne seront plus les débouchés de la métropole, et il n'y aura plus de pacte colonial.

ÉPILOGUE

Dans cette étude historique sur la pacte colonial, nous nous sommes attachés plus particulièrement à montrer l'application du système en France et en Angleterre : ce n'est pas seulement parce qu'elles sont aujourd'hui les deux grandes nations colonisatrices, mais encore parce qu'elles ont adopté les deux formes caractéristiques de la politique coloniale au ^{xix}^e siècle. A l'ancien pacte, l'Angleterre de Smith et de Cobden a fait succéder l'autonomie, la France s'est déclarée pour l'assimilation. Une double voie est ainsi ouverte à la politique des nations contemporaines, mais il paraît bien que l'assimilation recueille aujourd'hui la faveur universelle ; l'Angleterre même se repent de l'autonomie, dont elle a fait tout d'abord une si brillante expérience. Il y a là un phénomène important que nous ne pouvions omettre à la fin de cet ouvrage et dont il convient de signaler rapidement les causes.

Les dernières années du ^{xix}^e siècle ont vu naître et grandir le mouvement protectionniste. A l'abri des tarifs, la France a défendu ses fabriques contre la redoutable concurrence de l'industrie anglaise ; d'autres nations ont préparé leur avènement à la puissance manufacturière. Cet avènement est à l'heure

actuelle un fait accompli pour les Etats-Unis et l'Allemagne : non seulement ces deux pays sont à même de pourvoir aux besoins de leur consommation nationale, mais le développement de leurs exportations marche à pas de géant ; le fer et le charbon d'Amérique sont offerts à meilleur compte que les produits similaires de la Grande-Bretagne, la camelote allemande se répand dans toutes les parties du monde, Hambourg et New-York balancent la fortune de Londres et de Liverpool. Il y a vingt ans, les tarifs protecteurs enlevaient à l'Angleterre le débouché de l'Europe et des Etats-Unis ; aujourd'hui la production anglaise est menacée dans toutes les parties du monde par l'apparition d'une double concurrence souvent victorieuse¹.

Aussi l'inquiétude grandit chez nos voisins et le protectionnisme de Birmingham fait place au libre-échange de Manchester ; le gouvernement n'a pas de souci plus impérieux que de rendre à la production anglaise ses débouchés perdus ; il fait la conquête du Transvaal et préconise en Chine le système de la porte ouverte. Mais les industriels demandent plus encore, et quand le gouvernement les interroge sur le remède qu'il convient d'apporter au malaise actuel, ils font unanimement la même réponse : « Il n'y a qu'un seul remède : l'union commerciale avec les colonies. Il faudrait établir entre elles toutes et la mé-

¹ Cf. Victor Bérard, *L'Angleterre et l'impérialisme*, p. 57 et s.

tropole une sorte d'union douanière comparable au Zollverein allemand : on supprimerait toutes les douanes intérieures d'une colonie à l'autre, ou des colonies à la métropole, et l'on rétablirait une douane extérieure contre les produits étrangers. Nous donnerions ainsi aux colonies le monopole de notre marché pour leurs matières premières. Elles nous donneraient le monopole de leurs marchés pour nos manufactures et nos produits ouverts¹. » Qu'indiquent ces dernières lignes si ce n'est un retour non dissimulé au pacte colonial ? C'est ainsi que la gêne de l'industrie a donné naissance à l'impérialisme ; M. Chamberlain est le chef du mouvement, il en est à la fois l'orateur et l'homme d'action, et les récentes élections anglaises viennent de montrer quelle faveur accueillait l'impérialisme, non seulement parmi les industriels et les patrons, mais jusque dans les masses profondes du peuple de la Grande-Bretagne.

Ce n'est pas seulement de l'autre côté de la Manche que souffle le vent de l'impérialisme. Au delà des mers, les Etats-Unis s'affirment exécuteurs fidèles de la doctrine de Monroe ; déjà ils ont chassé l'Espagne de Cuba et de Porto-Rico, ils se sont installés en maîtres aux Philippines ; ce n'est là sans doute que le commencement d'une œuvre qui se poursuivra

¹ *Blue Book*, C - 4715, p. 32 et s. Dépositions de MM. W. Lord et H. Müller, délégués de la Chambre de commerce de Birmingham.

longtemps peut-être, mais qu'une nation aussi puissante que les Etats-Unis ne doit pas entreprendre en vain. Et qui sait si l'Allemagne ne se liera pas bientôt avec ses colonies par les liens d'une union douanière, analogue au Zollverein qui a jeté les bases de sa prospérité actuelle ? Bref, les trois grandes nations industrielles de notre époque recherchent avant tout des débouchés, et le besoin des débouchés les conduit à l'impérialisme. Or, l'impérialisme n'est pas autre chose que l'assimilation, et nous savons que celle-ci est encore le pacte colonial, mais atténué, modernisé. Par suite, si le pacte colonial doit être un jour fatalement entraîné par l'évolution des faits, s'il disparaîtra quand les colonies deviendront à leur tour des contrées manufacturières, il semble du moins que l'avenir lui réserve encore une longue existence.

Vu :

Le Doyen,
GLASSON.

Le Président de la Thèse,
LÉVEILLÉ.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

Origines historiques du Pacte Colonial.....	7
---	---

PREMIÈRE PARTIE

Exposé théorique du Système.

CHAPITRE I. — Les cinq règles du Pacte colonial	21
CHAPITRE II. — Les conséquences économiques du Pacte colonial. — Appréciation.....	33
CHAPITRE III. — Le Pacte colonial et les économistes.....	53

DEUXIÈME PARTIE

Exposé historique des Applications du Système.

CHAPITRE I. — Le Pacte colonial en Portugal.....	61
CHAPITRE I. — — — — — Espagne.....	73
CHAPITRE III. — — — — — Hollande	90
CHAPITRE IV. — — — — — Angleterre.....	102
§ 1. — Dans les Indes orientales.....	103
§ 2. — En Amérique.....	110
CHAPITRE V. — Le Pacte colonial en France.....	130
§ 1. — Règne de Henri IV.	131
§ 2. — Ministère de Richelieu.....	133
§ 3. — Ministère de Colbert	136
§ 4. — Le XVIII ^e siècle.....	146
§ 5. — La Révolution	149
§ 6. — Le Consulat et l'Empire.....	151
§ 7. — La Restauration et la monarchie de Juillet.....	152
§ 8. — Loi du 3 juillet 1861.....	153
§ 9. — Sénatus-consulte du 4 juillet 1866.....	156
§ 10. — Loi du 11 janvier 1892.....	159
EPILOGUE.....	171

A. PEDONE, IMPRIMEUR-ÉDITEUR. — PARIS

